



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN RELACIONES LABORALES

CURSO ACADÉMICO 2017-2018

EL ACCIDENTE DE TRABAJO IN ITINERE

WORK ACCIDENT "IN ITINERE"

AUTOR:

Pablo Hilario Aragón Castanedo

DIRECTORA:

Dña. María Antonia Corrales Moreno

RESUMEN

El presente trabajo nace con el objeto de analizar al accidente acaecido al ir o volver del lugar de trabajo o más conocido como accidente *in itinere*. Con una perspectiva histórica de su configuración originaria contrastada con la evolución de los pronunciamientos de los tribunales, los cuales han guiado esta figura jurídica en una dirección fuertemente ligada a la propia evolución de la realidad sociolaboral en la cual se enmarca.

Esta manifiesta dependencia de los tribunales para circunscribir el ámbito legal del accidente *in itinere* ha devenido en un vasto conjunto de sentencias que han determinado la propia naturaleza de esta figura jurídica y al mismo tiempo han instituido los requisitos determinantes de esta, lo que es analizado en este trabajo, en relación con una interpretación de estos criterios cada vez más finalista llegando a producirse un verdadero desbordamiento del concepto de accidente de trabajo en un afán de protección y en correlación a la naturaleza protectora del sistema de seguridad social.

ABSTRACT

Present academic work was born in order to analyse the accident occurred on the journey, known as work accident "*in itinere*". From a historical perspective of its original configuration in contrast with the pronouncement evolution of courts through which have led this legal figure to a strongly linked direction to the own evolution of the social and labour reality in which is delimited.

This manifest situation of dependence of courts to determine the legal framework has result in a great number of sentences which have defined the nature of this legal figure and as the same time it has introduced its determining requirements, all of that is analysed in the present academic work, in relation with an interpretation purpose-oriented as the sentences are pronounced, as a result the concept of work accident "*in itinere*" has been spread going further than the strict concept with the intention of protection in interrelationship with the protective nature of social security system.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	1
1.1. PANORAMA NACIONAL	1
1.1.1. La labor jurisprudencial.....	1
1.1.2. La incorporación normativa expresa	4
1.2. PANORAMA INTERNACIONAL.....	5
2. NATURALEZA JURÍDICA	6
3. ACCIDENTE STRICTU SENSU Y ACCIDENTE IN ITINERE	7
3.1. EL DEBATE DE LA PRESUNCIÓN	8
4. REQUISITOS GENÉRICOS	9
4.1. REQUISITO SUBJETIVO	9
4.1.1. Trabajadores Cuenta Propia.....	9
4.1.2. Trabajadores Cuenta Ajena	11
4.2. REQUISITO OBJETIVO	13
4.3. NEXO CAUSAL	14
5. REQUISITOS ESPECÍFICOS	15
5.1. REQUISITO TELEOLÓGICO	15
5.2. REQUISITO TOPOGRÁFICO	18
5.2.1. El trayecto como elemento de conexión	18
5.2.2. Evolución del concepto de domicilio	19
5.2.3. El lugar de trabajo y su relevancia.....	24
5.3. REQUISITO CRONOLÓGICO	25
5.4. REQUISITO MECÁNICO	27
6. ACCIDENTE IN ITINERE Y ACCIDENTE EN MISIÓN	29
7. ACTOS HUMANOS EN LA CALIFICACIÓN DEL ACCIDENTE	31
7.1. IMPRUDENCIA DEL TRABAJADOR	31
7.2. CONCURRENCIA DE CULPABILIDAD CIVIL O CRIMINAL DE TERCEROS	35
8. CONCLUSIONES.....	38
BIBLIOGRAFÍA.....	41
ANEXO – JURISPRUDENCIA CONSULTADA.....	43
SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO	43
SENTENCIAS DE LOS TRIBUNALES SUPERIORES DE JUSTICIA	45
SENTENCIAS DEL TRIBUNAL CENTRAL DE TRABAJO	46

1. INTRODUCCIÓN

1.1. PANORAMA NACIONAL

1.1.1. La labor jurisprudencial

La hoy ya consolidada institución conocida como accidente de trabajo in itinere tuvo su particular origen en la Ley de accidentes de trabajo de 30 de enero de 1900, génesis que bien pudo ser truncada antes de acontecer, esto es así por la redacción literal del anteproyecto de dicha ley relativa al concepto de accidente de trabajo: *“lesión corporal producida por la acción súbita y violenta de una fuerza exterior”*, la cual distaba de la composición final: *“toda lesión corporal que el operario sufra con ocasión o por consecuencia del trabajo que ejecute por cuenta ajena”*. Matiz *“con ocasión”* del que ha emanado este accidente.

No es desacertado contextualizar el marco en que tuvo que desarrollarse esta evolución, insertado este en plena 2ª revolución industrial con los nuevos medios de producción empleados y que junto con la precariedad en las condiciones laborales y las eternas jornadas de trabajo dispararon la siniestralidad laboral creando un *“riesgo social”*, o lo que podemos llamar también una contingencia profesional, cuya respuesta de *“protección social”* fue la citada Ley de Accidentes de Trabajo. Cuyo advenimiento supuso una clara mejoría en cuanto a la posición del trabajador accidentado en cuanto que hasta entonces se constituía en la casi inoperante reclamación que el obrero podía considerar en base a la responsabilidad contractual o extracontractual del Código Civil.

Se estableció, con esta ley, una responsabilidad objetiva del empresario para con las contingencias profesionales desvinculando a este solamente en el caso de dolo del trabajador o la fuerza mayor.

En el tiempo donde nos movemos la cobertura de las contingencias comunes aun no existía, por tanto, esta responsabilidad marcaba la diferencia entre estar cubierto ante una situación de necesidad o quedar totalmente desamparado de cualquier cobertura, ni empresarial ni del Estado¹. Y no es falso que *“momentos hubo en que, apreciar la existencia o inexistencia de accidente*

¹ SEMPERE NAVARRO, A.V., “Una reflexión crítica sobre accidente de trabajo in itinere”, *Aranzadi Social*, núm. 5, 1999, pág. 7.

*de trabajo, equivalía a declarar la protección o desprotección de sus consecuencias. La fijación de los límites conceptuales del accidente de trabajo, entonces, se debatía entre la salvación o condena a la miseria de una masa de trabajadores*².

Retomando el rumbo del accidente de trabajo in itinere no es baladí que este inciso “*con ocasión*” fue el desencadenante de un concepto que ha sufrido una inmensa y magistral evolución de la mano de la jurisprudencia. Desde una pequeña semilla plantada hace ya más de 100 años, hasta el impresionante árbol cuyo abundante ramaje casuístico sigue creciendo. Y es precisamente labor de los tribunales el podar este ramaje para lograr una estructura lo más uniforme posible.

Y no nos es ajena la labor jurisprudencial para el exigido desarrollo de esta modalidad de accidente de trabajo dada la ya parquedad inicial del texto, y he aquí donde se pone de manifiesto la máxima expresión del art. 1.6 CC al contemplar el papel del Tribunal Supremo refiriendo que “*complementará el ordenamiento (...) al interpretar y aplicar la ley, la costumbre y los principios generales del derecho*”³.

Y más allá de la interpretación y aplicación podemos entender la jurisprudencia como un acto constitutivo del derecho “*la conjunción entre el hecho y la consecuencia jurídica concreta implica una conjunción completa que tiene lugar gracias a la sentencia judicial, siendo la sentencia una norma jurídica individual que constituye la individualización o concreción de la norma general abstracta*”⁴.

Una vez determinada la esencial participación de los tribunales en la creación del accidente in itinere nos ocupa ver las primeras sentencias

² ALMANSA PASTOR, J.M., “*Derecho de la seguridad social*”, Madrid, Tecnos séptima edición, 1991, pág. 235.

³ MUÑOZ CAMPOS, J., “El papel de la jurisprudencia en la elaboración del Derecho del Trabajo”, REDT, 1984, pág. 354. La exposición de motivos del Decreto sancionador de la ley subraya que esa tarea interpretativa y de aplicación de “*las normas en contacto con las realidades de la vida y los conflictos de intereses da lugar a la formación por el Tribunal Supremo de criterios que, si no entrañan la elaboración de normas en sentido propio y pleno, contienen desarrollos singularmente autorizados y dignos, con su reiteración, de adquirir cierta trascendencia normativa*”.

⁴ KELSEN, H., “*Teoría pura del derecho*”. Buenos Aires, Editorial universitaria de Buenos Aires, 1934, pág. 94.

perfiladoras. Y es cierto que estas ramas que conforman la amplitud de la casuística no tardaron en empezar a crecer.

El primer precedente judicial en el ámbito de este trabajo es la sentencia del Tribunal Supremo, de fecha de 11 de julio de 1908⁵, en la cual el alto tribunal se hace eco de la causalidad indirecta, y es que por primera vez estas sutiles dos palabras, *“con ocasión”* labraron una sentencia que consideró accidente de trabajo el sufrido por un operario en la travesía que debía recorrer para alcanzar el barco en el que prestaba sus servicios, en este caso se valoró que el trabajador en el momento de subir a la embarcación ya estaba realizando actos precisos para ejecutar su ulterior tarea. Sin embargo, no debemos obviar que esta resolución tenía su apoyo en que el medio de transporte lo aportó la empresa con lo que, esta primera sentencia es solo un pequeño atisbo de la posterior construcción jurisprudencial.

Una segunda sentencia del Tribunal Supremo, de fecha de 17 de julio de 1917, cambió el criterio al considerar que *“sufrido el accidente después de haber cesado el obrero en su trabajo, es extraño al mismo y no comprendido en la ley”*⁶.

En años venideros la tendencia marcada por la sentencia primigenia se consolidaba, en fecha de 3 de octubre de 1924 el Tribunal Supremo dictaba sentencia en la cual se rezaba: *“Se declara que el obrero, que con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo y hallarse en él a la hora reglamentaria, sigue desde su domicilio la vía única al efecto practicable y, como tal, siempre utilizada por él y sus compañeros de trabajo de igual vecindad, realiza un acto al que el trabajo le obliga y, por tanto, el accidente, ocurrido durante su práctica tiene con tal trabajo conexión de causa a efecto, ya que con su ocasión y solo por ella el obrero ha sufrido el mal de cuya reparación le da derecho la vigente legislación sobre accidentes de trabajo”*.

En esta redacción puede observarse ya el germen de los requisitos que hoy en día configuran el accidente in itinere, el teleológico al declarar: *“con el único fin de dirigirse al lugar de trabajo”*, cronológico: *“hallarse en él a la hora reglamentaria”*, topográfico: *“desde su domicilio”* y *“la vía única al efecto”*

⁵ DEL PESO Y CALVO, C., “Pasado, presente y futuro del accidente in itinere”, *RIBSS*, núm. 2, Madrid, 1968, pág. 246.

⁶ DEL PESO Y CALVO, C., “Accidentes in itinere”, *RIBSS*, núm. 1, Madrid, 1961, pág.87.

practicable y, como tal, siempre utilizada". Salvando las distancias con la configuración y delimitación que los años y la casuística han ido perfilando.

Dos años más tarde en sentencia del Tribunal Supremo, de fecha de 20 de enero de 1926, se estima accidente el acaecido cuando el actor regresaba a su domicilio en bicicleta y se precipita en una zanja de 3 metros de profundidad.

La expresión mixta latín-castellano⁷: *"in itinere"* es acuñada en sentencia del Tribunal Supremo, de fecha de 1 de julio de 1954⁸, no obstante, otras recurrieron a denominaciones diversas⁹: *"accidente en el trayecto"*¹⁰, *"accidente laboral en el camino"*¹¹, *"accidente de tránsito"*¹², *"accidente itinerario"*¹³ o *"accidente laboral en ruta"*¹⁴.

1.1.2. La incorporación normativa expresa

Tras el reconocimiento en sede judicial de los accidentes acaecidos durante el desplazamiento obligado entre el lugar de trabajo y el domicilio no restaba sino, por parte del legislador, la incorporación del hecho a la norma, y es el art. 84.5.a) del texto Articulado de la Ley de Seguridad Social de 1966¹⁵, donde se reconocía el accidente al ir o volver del lugar de trabajo como una contingencia profesional protegida, si bien, haciendo un inciso que subordinaba esta calificación a la *"conurrencia de las condiciones que reglamentariamente se determinen"*, pero estas nunca vieron la luz dejando paso a la jurisprudencia para continuar su labor constructiva¹⁶.

Reforzado en el Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social de 1974¹⁷ al suprimirse tal condicionante inciso en su art. 84.2.a). Dejando la transcripción casi inalterada hasta hoy, pasando por el art. 115.2.a) Ley General de Seguridad Social¹⁸, y el actual art. 156.2.a) Ley General de Seguridad Social¹⁹

⁷ SÁNCHEZ PÉREZ, J., "El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial", *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013, pág. 3.

⁸ STS de 1 de julio de 1954, (RJ\1954\1840).

⁹ CAVAS MARTINEZ, F., *"El accidente de trabajo in itinere"*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 13-14.

¹⁰ STS de 8 de octubre de 1962, (RJ\1962\4362).

¹¹ STS de 26 de octubre de 1966, (RJ\1966\4684).

¹² STS de 22 de enero de 1971, (RJ\1971\350).

¹³ STCT de 15 de enero de 1973, (AR\104).

¹⁴ STCT de 6 de junio de 1986, (AR\4124).

¹⁵ Decreto 907/1966, de 21 de abril (RCL 1966, 734, 997).

¹⁶ STS de 9 de abril de 1969, (RJ\1913).

¹⁷ Decreto 2065/1974 de 30 de mayo (RCL 1974, 1482).

¹⁸ Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (RCL 1994, 1825).

¹⁹ Real Decreto Legislativo 8/2015 (RCL 2015, 1320).

(en adelante LGSS) más allá del cambio en el uso del término “operario” por “trabajador”. Por lo que *“la definición de accidente de trabajo contenida en la Ley de Accidentes de Trabajo ha mostrado una excepcional capacidad de supervivencia”*²⁰.

1.2. PANORAMA INTERNACIONAL

No debemos olvidar remarcar, aun de manera un tanto somera, el marco internacional en cuanto al origen del accidente in itinere. Es el artículo 7 en sus apartados primero y segundo del Convenio número 121 de la OIT de 1964 donde se instaba que *“Todo Miembro deberá prescribir una definición del accidente del trabajo, incluyendo las condiciones bajo las cuales un accidente sufrido en el trayecto al o del trabajo es considerado como un accidente del trabajo, y debe precisar los términos de dicha definición en las memorias sobre la aplicación de este Convenio que habrá de presentar en cumplimiento del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.2. No será necesario incluir en la definición de accidentes del trabajo las condiciones bajo las cuales debe considerarse como tal un accidente sufrido en el trayecto si, independientemente de los sistemas de seguridad social que cubren los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, hay otros sistemas distintos que cubren tales accidentes sufridos en el trayecto, y que conceden prestaciones que en su conjunto son por lo menos equivalentes a las que establece este Convenio”*.

Si bien España no ratificó este convenio *“hay que remarcar que el ordenamiento español ha sido particularmente distinguido con esta clase de accidentes laborales, puesto que no ha considerado la eventual exclusión propuesta al respecto por la Organización Internacional del Trabajo y tampoco ha tenido en cuenta la protección concurrente que puede derivarse del régimen de responsabilidad por la circulación de los vehículos de motor (la cual es compatible, de acuerdo al artículo 127.3 del Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, con las prestaciones por accidente de trabajo), ni la*

²⁰ SÁNCHEZ PEREZ, J., “La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *Información Laboral*, Aranzadi, núm. 3, 2014, pág. 1.

*existencia de una cobertura del accidente no laboral que incluiría los accidentes en el trayecto sino tuvieran su protección específica*²¹.

Y para concluir este apartado mencionar que según el art. 56 del Reglamento del Consejo 1408/71/CEE, de 14 de junio de 1971, los trabajadores que se desplacen dentro de la Comunidad, ocurrido el accidente en territorio de un Estado miembro distinto del Estado competente será considerado como ocurrido en este último.

2. NATURALEZA JURÍDICA

El debate doctrinal sobre la naturaleza que el legislador ha querido inferir al accidente de trabajo *in itinere* no ha sido pacífico. Cabe considerar si se está creando una especie del género o si se dispone como una figura autónoma. Dada la literalidad del art. 156.2 LGSS *“tendrán la consideración”* parece que el legislador se inclina por la primera de las opciones, bien, autores consideran en este mismo sentido²² mientras que hay quien defiende, en cambio, su autonomía propia²³.

El Tribunal Supremo al plantearse la cuestión lo califica de *“accidente impropio”* cuando considera que la relación de causalidad no es directa, no deriva del quehacer directo en el puesto de trabajo, si no, que es indirecta al producirse en un contexto espacio-temporal ajeno a la prestación directa de la actividad laboral, y es dado que *“la realización de actos distintos a la tarea laboral pero que no se hubieran ejecutado si el trabajo no hubiera dado ocasión a ellos o impuesto la necesidad de su ejecución (...) constituye la causa indirecta o causa de la causa”*²⁴. Debiendo, el trabajador, ser considerado *“en tanto realiza su recorrido (...) como trabajador en funciones”*²⁵.

²¹ GRIS GONZALEZ, J., “El accidente *in itinere* y el tribunal Supremo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, Aranzadi, núm. 165, 2014, pág. 2.

²² SEMPERE NAVARRO, A.V., “Una reflexión crítica sobre accidente de trabajo *in itinere*”, *Aranzadi Social*, núm. 5, 1999, pág. 2.

²³ SÁNCHEZ-RODAS, NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998, pág. 161.

²⁴ STS de 26 de octubre de 1966, (RJ\1966\4684).

²⁵ STS de 25 de abril de 1967, (AR\1972).

Por lo expuesto parece que el debate doctrinal se cerró considerando al accidente de trabajo *in itinere* como una especie del género que es el accidente de trabajo “*propio*” o “*a consecuencia*”.

Este debate en el plano académico tiene su transcendencia en tanto si debemos exigir los requisitos genéricos del accidente de trabajo para llegar a calificar al acaecido en el desplazamiento.

Y de la redacción de la norma, “*tendrán la consideración*” se desprende que no califica a las asimilaciones recogidas en el apartado segundo del art. 156 LGSS como accidentes, sino que el legislador español pretende atribuir efectos legales inherentes al accidente de trabajo a unos supuestos que distan de estos, empero aun cuando no reúnen los requisitos para ser calificados accidentes “*strictu sensu*” podrán ser estimados igualmente como tales, en virtud de la “*vis atractiva*” del accidente de trabajo frente a situaciones limítrofes²⁶.

3. ACCIDENTE STRICTU SENSU Y ACCIDENTE IN ITINERE

La frontera entre ambas figuras no es otra que el contexto espacio-temporal en el cual se actualiza la contingencia y aparece la situación de necesidad. Mientras que el accidente de trabajo es la lesión corporal ocurrida en lugar y tiempo de trabajo, el acaecido *in itinere* tiene lugar un momento anterior o posterior y fuera del lugar de prestación de servicios. A este parecer debemos entender como tiempo de trabajo un concepto más amplio que el determinado en el art. 34.5 ET en el que se establece que “*el tiempo de trabajo se computará de modo que tanto al comienzo como al final de la jornada diaria el trabajador se encuentre en su puesto de trabajo*” si no también traer en consideración “*el breve periodo previo de permanencia en la empresa preciso para prepararse para el trabajo*”²⁷.

En lo relativo al lugar de trabajo se debe interpretar este en un sentido más allá de lo dispuesto en el art. 1.5 ET, disponiendo de no solo el lugar concreto de la actividad, si no también ha de ser considerado el vestuario y demás dependencias conexas al centro²⁸.

²⁶ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., “*El accidente in itinere*”, Granada, Comares, 1998, pág. 20-21.

²⁷ STS de 28 de abril de 1983, (AR\1888).

²⁸ STS de 22 de diciembre de 2010 (AS\2011\2068).

3.1. EL DEBATE DE LA PRESUNCIÓN

La concurrencia de ambos elementos desencadena la presunción recogida en el art. 156.3 LGSS por la que tendrán la consideración de accidentes de trabajo los acaecidos en tiempo y lugar de trabajo, siendo esta una presunción “*iuris tantum*” contra la que cabe prueba en contrario. Eximiendo al trabajador, o sus causahabientes, de la necesidad de probar el carácter profesional de la contingencia.

En derivación, a lo anteriormente expuesto, al ser la modalidad de accidente *in itinere* un supuesto ocurrido fuera del lugar y tiempo de trabajo deviene inoperante esta presunción. Debiendo ser la parte actora la obligada a demostrar la convergencia de todos los requisitos y condiciones jurisprudenciales dando prueba fehaciente del nexo causal, aun en grado leve, de las lesiones con el trabajo para adquirir la calificación como accidente de trabajo *in itinere*²⁹. Siendo la doctrina unánime en este extremo³⁰:

“La presunción del legislador en el accidente in itinere se establece para la relación de causalidad con el trabajo, pero no en relación a la lesión o trauma que no es discutido. Por el contrario en relación con el número 3 del artículo 115, la presunción establecida por el legislador se mueve en otro nivel, pues hace referencia a que la lesión exteriorizada en el tiempo y lugar de trabajo, y también con distinta intensidad, pues la presunción lo es “iuris tantum” es decir, admite prueba en contrario, mientras que el accidente “in itinere” se produce automáticamente esa calificación “tendrán la consideración” dice el legislador, siempre claro está que concurren los requisitos jurisprudenciales que se señalan para su calificación, lo que produce una inversión en la postura de las partes pues en éste el trabajador o sus causahabientes han de demostrar que concurren esos requisitos, mientras que en el ocurrido en el tiempo y lugar de trabajo es el patrono o las entidades subrogadas quienes han de justificar que esa lesión no se produjo por el trabajo. En consecuencia, no pueden ampliarse, mezclándolas, estas dos presunciones claramente diferenciadas por el legislador”.

²⁹ CAVAS MARTINEZ, F., “*El accidente de trabajo in itinere*”, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 18.

³⁰ SSTs de 16 de noviembre de 1998, (RJ\1998\9825); de 24 de junio de 2010 (RJ\2010\6303) entre otras.

4. REQUISITOS GENÉRICOS

Una vez determinada la naturaleza del accidente *in itinere* y su relación con el accidente típico, concluimos *“que no es más que una modalidad o variante del género accidente de trabajo que debe reunir, consecuentemente, los requisitos o elementos esenciales de este”*³¹. Tales premisas se infieren del propio texto de la LGSS y pueden clasificarse como *“elementos estáticos”* los referentes al trabajo por cuenta ajena y la lesión, y *“elemento dinámico”* que vendría a ser el nexo causal entre ambos³².

4.1. REQUISITO SUBJETIVO

Para el análisis de este criterio vamos a centrarnos en los dos grandes colectivos de trabajadores por separado en pos de una delimitación más exhaustiva y al mismo tiempo tener la oportunidad de concretar la situación del trabajador autónomo a la luz de la última normativa.

4.1.1. Trabajadores Cuenta Propia

La controversia deviene del inciso *“del trabajo que ejecute por cuenta ajena”* del art. 156.1 LGSS. Del cual una primera impresión es excluir al colectivo de trabajadores por cuenta propia o autónomos, y no solo por esta redacción que acota el campo de inclusión, sino por lo dispuesto en el art. 316 LGSS sobre las contingencias profesionales de este colectivo donde se define el accidente de trabajo: *“Se entenderá como accidente de trabajo del trabajador autónomo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta”*. Por tanto, al ser el accidente *in itinere* una causa indirecta o mediata de la prestación laboral, en principio, al exigirse una relación de causalidad directa e inmediata, este gremio estaría apartado de la cobertura de accidente laboral en sus desplazamientos.

Históricamente el debate doctrinal se prestó a diferentes interpretaciones, por un lado, autores entendían que la propia naturaleza del trabajo autónomo y la exigencia de una causa directa impedían la existencia de accidentes in

³¹ DE VAL TENA, A.L., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza, pág. 306.

³² ALMANSA PASTOR, J.M., *“Derecho de la seguridad social”*, Madrid, Tecnos séptima edición, 1991, pág. 236.

itinere³³. Aunque hubo defensores de una interpretación opuesta en pos de una finalidad de progresivo acercamiento del colectivo de trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia³⁴. De haberse sobrepuesto esta última corriente se habría hecho necesaria una nueva redacción del art.156.1 LGSS para incluir a los cuenta propia³⁵. Lo cual fue innecesario dado que la primera fue la corriente preponderante al ver reforzados sus argumentos por el art. 3.3.a) RD 1273/2003, de 10 de octubre, donde se registraba expresamente que no tendrán la consideración de accidentes los que sufra el trabajador al ir o volver del trabajo. Este cuasi definitivo estándar podía dar situaciones lo menos controvertidas como sería la planteada si el trabajador autónomo y un empleado viajan juntos al acaecer el accidente³⁶, reconociéndosele a este, pero no a aquel.

La situación hoy en día ha dado un vuelco al producirse una renovación normativa en el campo del trabajo por cuenta propia a través de la Ley 6/2017, de 24 de octubre, de Reformas Urgentes del trabajo Autónomo, que añade un párrafo al art. 316 LGSS siendo el literal del mismo: *“También se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales”*.

En tanto, parece que se debe considerar al trabajador por cuenta propia bajo el paraguas de la protección del accidente de trabajo in itinere, aunque se deberá esperar para ver como la jurisprudencia adapta o delimita los criterios ya fijados, en una labor que, como bien sabemos ya, no le es desconocida.

Quedando previsiblemente reabierto el debate doctrinal y habiendo cuenta de las características de este colectivo de trabajadores, no es tarea humilde delimitar los términos para definir la existencia de un accidente in itinere,

³³ ALARCÓN CARACUEL, M.R., Y GONZÁLEZ ORTEGA, S., *“Compendio de seguridad social”*, Madrid, Tecnos, 1991, pág. 320.

³⁴ ÁLVAREZ ALCOLEA, M., Y DE VAL TENA, A.L., *“Manual de derecho de la protección social”*, Murcia, Laborum, 2003, pág. 55 ss.

³⁵ BALLESTER PASTOR, M., *“Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”*, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 68-69.

³⁶ SALA FRANCO, T., Y BLASCO PELLICER, A.A., *“La nueva regulación del RETA”*, AL, 49, 2004, pág. 46.

ya el legislador ha regulado este campo siempre con una cuestionable presunción de actitud fraudulenta del trabajador autónomo en atención al grado de libertad ostentado al desplegar su actividad³⁷.

4.1.2. Trabajadores Cuenta Ajena

El segundo de los colectivos presenta más claridad, pero no menos complejidad, en tanto en cuanto el concepto de trabajador por cuenta ajena puede ser ampliamente interpretado.

Se podría considerar trabajador a estos efectos aquel que se encuentre en el ámbito de las relaciones de trabajo enmarcadas en el ET, sin embargo, también debemos considerar aquellas relaciones laborales de carácter especial con normativa propia y los asimilados al Régimen General. A este respecto el Sistema Especial de Empleados de Hogar queda cubierto por las contingencias profesionales desde el RD 1596/2011, de 4 de noviembre cuyo artículo primero reconoce la cobertura de tales contingencias y su artículo segundo equipara el concepto de accidente de trabajo al establecido con carácter general en el artículo 115 de la Ley General de la Seguridad Social³⁸ lo que nos hace colegir que este colectivo está igualmente protegido bajo el accidente in itinere.

Lo examinado infiere un criterio más amplio de aplicación, tal como es el ámbito de aplicación del Régimen General de la Seguridad Social para determinar la esfera subjetiva de protección, empero resulta axiomático que el mero hecho de quedar englobado en dicho régimen no resulta en una protección frente al accidente, solo piénsese en los familiares de trabajadores que por esta condición son beneficiarios de las prestaciones del sistema³⁹.

Un paso más allá es el caso de trabajadores por cuenta ajena de los distintos Regímenes Especiales, enlazando con los trabajadores cuenta ajena del mar, agrarios o de la minería del carbón.

A definitivas *“los incluidos en el campo de aplicación del régimen general, pero, además en virtud de la homogeneidad del sistema, el concepto de*

³⁷ BALLESTER PASTOR, M., *“Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”*, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 72.

³⁸ Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio (RCL 1994, 1825).

³⁹ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998, pág. 39.

*accidente de trabajo es, en principio, aplicable a los trabajadores por cuenta ajena de los regímenes especiales, con ciertas salvedades*⁴⁰.

Ulteriormente a la delimitación de los sujetos susceptibles de ser protegidos ha de concurrir una relación laboral aún vigente⁴¹, o por el contrario que se haya formalizado y no aun en el estadio de los meros actos preparatorios⁴². En síntesis, la prestación de servicios debe estar presente y no suspendida⁴³.

En lo relativo al incumplimiento de las obligaciones de alta, y por ende encuadramiento al correspondiente régimen, y cotización del empresario no afectan al reconocimiento del accidente por operar el alta de pleno derecho⁴⁴ y la automaticidad de las prestaciones⁴⁵.

Y, por último, caso de los trabajadores extranjeros sin permiso de trabajo decir que del Convenio 19 OIT de 5 de junio de 1925⁴⁶ y la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social, se colige una protección para con estos supuestos:

*“La carencia de la autorización de residencia y trabajo, sin perjuicio de las responsabilidades del empresario a que dé lugar, incluidas las de Seguridad Social, no invalidará el contrato de trabajo respecto a los derechos del trabajador extranjero, ni será obstáculo para la obtención de las prestaciones derivadas de supuestos contemplados por los convenios internacionales de protección a los trabajadores u otras que pudieran corresponderle, siempre que sean compatibles con su situación”*⁴⁷.

⁴⁰ ALMANSA PASTOR, J.M, *“Derecho de la seguridad social”*, Madrid, Tecnos séptima edición, 1991, pág. 237.

⁴¹ SSTs de 19 de mayo de 1983, (RJ\1983\2396); de 27 de junio de 1968, (RJ\1968\3888).

⁴² STS de 1 de enero de 1982, (RJ\1982\4536).

⁴³ STSJ de Islas Canarias de 18 de enero de 2013, (JUR\2013\163847), donde se niega la calificación de accidente in itinere el ocurrido durante huelga legal en base a los siguientes argumentos: *no hay derecho a la prestación económica de IT durante la huelga.(...) la huelga es causa de suspensión del contrato de trabajo; se interrumpen, pues, las prestaciones recíprocas de trabajo y de salario y, en materia de Seguridad Social, el trabajador huelguista permanece en situación de alta especial (asimilada al alta) con suspensión de la obligación de cotizar el empresario y él mismo, lo que implica que el trabajador no tiene derecho a la prestación por desempleo ni a la económica por IT. Siendo esto así, es indiferente que el trabajador se encontrara camino del trabajo para comprobar si existía huelga o no. Lo determinante es que hizo huelga ese día, no trabajó”*.

⁴⁴ Artículo 166.4 LGSS.

⁴⁵ Artículo 167.3 LGSS.

⁴⁶ Ratificado por España el 24 de mayo de 1928.

⁴⁷ Artículo 36.5 Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

4.2. REQUISITO OBJETIVO

Este segundo de los requisitos refiere a la existencia de una lesión corporal, pero no solo en un sentido estricto de acción súbita y violenta generada por un agente externo como bien puede ser un golpe, quemadura o herida, si no también se recogen los procesos morbosos de distinta etiología y de manifestación lenta y larvada, o incluso enfermedades, estas últimas, no solo físicas también psíquicas⁴⁸. Además de las enfermedades de manifestación súbita y violenta que se asimilan al accidente en sentido estricto, caso más común el del infarto de miocardio.

Pero he aquí la divergencia entre el accidente típico y el accidente in itinere, en este último solo se ha aceptado la lesión en un sentido estricto de acción súbita y violenta producidas por un agente externo y no las dolencias de manifestación lenta y morbosa⁴⁹, así como tampoco a las enfermedades de manifestación súbita y violenta⁵⁰. Tal diferenciación encuentra su razón de ser en la naturaleza del accidente in itinere como *“impropio”* sobre el que no opera la presunción del art. 156.3 LGSS.

En consecuencia, este tipo de enfermedades, solo podrán considerarse como accidente in itinere en los casos en lo que quede acreditada su conexión con el trabajo⁵¹ pero no solo infartos si no otras como procesos psicológicos⁵².

⁴⁸ STSJ Andalucía de 18 de marzo de 1993, (RJ\1993\1334).

⁴⁹ STS de 24 de junio de 2010, (RJ\2010\6303).

⁵⁰ STS de 18 de junio de 2013, (RJ\2013\6099), por todas, resume la doctrina del TS: *“1) la presunción de laboralidad del accidente o dolencia de trabajo establecida en el artículo 115.3 del vigente texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social de 1994 (RCL 1994, 1825) (LGSS), sólo alcanza a los acaecidos en el tiempo y lugar de trabajo, y no a los ocurridos en el trayecto de ida al trabajo o vuelta del mismo ; 2) la asimilación a accidente de trabajo del accidente de trayecto (“in itinere”) se limita a los accidentes en sentido estricto (lesiones súbitas y violentas producidas por agente externo) y no a las dolencias o procesos morbosos de distinta etiología y modo de manifestación; y 3) estos dos procedimientos técnicos de extensión de la protección de los accidentes de trabajo (la presunción iuris tantum y la inclusión expresa de un supuesto de frontera) son claramente diferenciados y no deben mezclarse.”*

⁵¹ STS de 19 de junio de 2010, (RJ\2010\4886).

⁵² STSJ de País Vasco de 10 de febrero de 2015, (JUR\2015\98181), donde se considera accidente de trabajo in itinere el de un vigilante de seguridad que *“no sufrió directamente accidente alguno, sino que, dirigiéndose al trabajo con su vehículo particular, se topó en su trayectoria con otro vehículo que, debido a que un momento antes había sufrido un grave accidente, se encontraba en llamas y con ocupantes con dificultades para salir, por lo que paró para socorrerles, sin resultado respecto de una persona que quedó atrapada en su interior. La loable conducta del actor, sin desconexión temporal ni geográfica con el trayecto al trabajo que estaba realizando en ese momento, y que -aunque se trate de un extremo colateral a los efectos examinados- supuso una respuesta humana además vinculada a su actividad profesional en el campo de la seguridad (no olvidemos que ostentaba la categoría de vigilante de seguridad), hace que debemos considerar que el impacto psicológico sufrido por el actor a raíz de los fatídicos*

Sin embargo, cabe reflexionar sobre el caso del trabajador que manifiesta los primeros síntomas de enfermedad en el trabajo y es enviado a casa, produciéndose en el desplazamiento a su domicilio la exteriorización por completo o fase aguda de la enfermedad, en este supuesto si se ha entendido aplicable la presunción contenida en el art. 156.3 LGSS⁵³. Aunque piénsese si este trabajador no hubiera dicho nada sobre su malestar en las dependencias de la empresa y en el trayecto le sobreviniera de igual modo la enfermedad, en tal caso no se le podría haber aplicado la presunción, siendo calificado como accidente común salvo prueba en contrario⁵⁴.

Fruto de lo expuesto, las lesiones protegidas durante el accidente se limitan en gran medida, y aunque el accidente de tráfico sea el más concurrente, este no cierra el elenco de posibilidades pudiendo considerar la multitud de lesiones que el trabajador puede encontrar en el camino⁵⁵.

4.3. NEXO CAUSAL

La relación causal entre el trabajo y la lesión, como ya hemos visto, se presume en el accidente ocurrido en tiempo y lugar de trabajo al ser el trabajo la causa directa e inmediata de la lesión. Empero el accidente in itinere el trabajo es la causa indirecta o mediata de la lesión siendo *“el eslabón o hilo conductor que permite establecer la conexión entre el evento dañoso y la actividad profesional por cuenta ajena del trabajador no es otro que el trayecto considerado como un acto imprescindible para el desarrollo de aquella, como un apéndice de la prestación de servicios a la que queda inescindiblemente vinculado”*⁵⁶.

En tanto no opera la presunción del art. 156.3 LGSS, para demostrar el vínculo de laboral, la carga de la prueba corresponde al trabajador o sus causahabientes el despejar las dudas sobre la confluencia de los requisitos exigidos jurisprudencialmente. Y una vez *“verificada la existencia del accidente*

resultados presenciados -sin que consten procesos similares previos- supone una lesión o patología súbita y violenta provocada por un agente externo y surgida durante el desplazamiento al lugar de trabajo.”

⁵³ STS de 14 de marzo de 2012, (RJ\2012\4702).

⁵⁴ GALA DURAN, C., “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente de trabajo in itinere perspectiva legal y judicial”, *La Administración Práctica*, Aranzadi, núm. 5, 2015, págs. 3-4.

⁵⁵ CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 22.

⁵⁶ *Ibidem*.

*de trabajo in itinere, la calificación será automática, pues, según el tenor del precepto indica: tendrá dicha consideración*⁵⁷.

5. REQUISITOS ESPECÍFICOS

Como ya apuntamos más arriba la falta de desarrollo reglamentario a la que aludía el art. 84.5.a)⁵⁸ da pie a los tribunales a continuar su labor configuradora del accidente in itinere, ya que de la redacción de la LGSS solo puede deducirse que el accidente in itinere debe producirse en el trayecto al ir o volver del trabajo⁵⁹. Y por ende *“no puede sorprendernos el hecho de que el análisis de los requisitos configuradores del accidente in itinere haya de ser eminentemente jurisprudencial”*⁶⁰. Y son los tribunales quienes han definido que la noción de accidente in itinere se construye a partir de dos términos: el lugar de trabajo y el domicilio, y de la conexión entre ambos⁶¹.

Y aunque de la lectura del histórico de sentencias se infiere que los tribunales no aplican un criterio unánime⁶² trataremos de sintetizar uno a uno tales criterios fronterizos.

5.1. REQUISITO TELEOLÓGICO

El primero de los requisitos configuradores y seguramente el más importante, a la luz de su naturaleza de accidente *“impropio”* y su necesaria conexión con el trabajo nos hacen pensar que *“tan relevante o más que el punto de destino del trayecto emprendido resulta ser el motivo y la finalidad que lo impulsó”*⁶³. Este inicial requerimiento del accidente in itinere proyecta una doble vertiente: una positiva en tanto que la finalidad específica del trayecto debe ser de índole laboral, y una negativa que refiere a la inexistencia de rupturas en el *“iter laboris”* por causas ajenas al trabajo⁶⁴.

⁵⁷ SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013, pág. 8.

⁵⁸ Decreto 907/1966, de 21 de abril (RCL 1966, 734, 997).

⁵⁹ ORDEIG FOS, J.M., *“El Sistema Español de Seguridad Social (y el de la Comunidad Europea)”*, Madrid, Editoriales de Derecho Reunidas quinta edición, 1993, pág. 188.

⁶⁰ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998, pág. 49.

⁶¹ STS de 29 de septiembre de 1997, (RJ\1997\6851).

⁶² CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 25.

⁶³ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998, pág. 50.

⁶⁴ CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 26.

En consecuencia, lo esencial es la finalidad de ir o volver del trabajo sin interrupciones que puedan ser arbitrarias, injustificadas o revelen por parte del trabajador un fin distinto al desplazamiento con destino al domicilio o al trabajo⁶⁵. Para un análisis más ordenado primero veremos aquellos supuestos en los cuales puede entenderse roto, si se acredita que la finalidad de dicho traslado atiende a un propósito extralaboral o se produjeron interrupciones que igualmente rompen el nexo causal con el trabajo:

Caso planteado de una trabajadora accidentada al regresar de un curso de formación voluntario vinculado con su actividad profesional y propuesto por la empresa, el tribunal entiende que *“la adquisición de ese título podía mejorar la calidad de los servicios que prestaba (...) Existía pues un interés compartido de ambas partes en la adquisición del título. No obstante, es cierto que la realización del curso no fue una orden dada por la empresa (...) sino meramente una comunicación”*⁶⁶, en definitiva, se rompe el nexo causal con el trabajo. Tampoco es considerada como causa laboral el accidente contemplado en la STSJ de Islas Canarias de 10 de abril de 2017, (AS\2017\1205), donde el trabajador se desplaza desde el trabajo al médico por motivos que no pudieron ser acreditados como laborales.

Este último caso se basa en la jurisprudencia marcada por las SSTS de 29 de marzo de 2007, (RJ\2007\3530) y de 15 de abril de 2013, (RJ\2013\3839), en las que se considera la inexistencia de accidente in itinere por venir motivado el desplazamiento por sendas cuestiones personales, una gestión tributaria y una consulta médica respectivamente, *“aun con independencia de que el mismo hubiera sido autorizado por la empresa”* se rompe el nexo causal con el trabajo.

Siguiendo con esta línea que considera roto el nexo causal entre el desplazamiento y el trabajo tenemos el supuesto que no consideró accidente in itinere el ocasionado cuando el actor circulaba en motocicleta al centro de trabajo para entregar el parte de alta de un proceso de IT anterior al no quedar acreditado que esta fuera la finalidad del desplazamiento dado que la empresa se encontraba cerrada en tal momento temporal, esto fue considerado así por el

⁶⁵ KAHALE CARRILLO, D.T., “Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Iustel, 2010, pág. 14.

⁶⁶ STSJ de Cataluña de 11 de abril de 2017, (JUR\2017\1416000).

TS aun cuando existían buzones fijos no sujetos a horario en el centro de trabajo en los que entregar estos partes⁶⁷.

En contrario, aquellos supuestos en los cuales la concurrencia de determinadas circunstancias que, *a priori*, podrían quebrar el nexo causal, finalmente no se han considerado como fragmentadores de este:

Sin perjuicio de la mención hecha arriba a la doctrina en el ámbito de desplazamientos a consultas médicas, en la STSJ de Madrid de 4 de marzo de 2016, (JUR\2016\96737), se consideró accidente *in itinere* el sufrido por una trabajadora al intentar coger el autobús desde su centro de trabajo para asistir al reconocimiento médico de la empresa en horario de trabajo, la sala argumentó la conexión *“porque la actividad se desarrolla dentro de la jornada de trabajo y en una manifestación del trabajo, como es una gestión de la cobertura establecida en el propio contrato de trabajo, la asistencia sanitaria, enmarcada dentro de la protección que atribuye el mismo contrato de trabajo de ella”*. Y en conexión con *“la obligación empresarial de vigilancia de la salud contemplada, entre otros, en el art. 22 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (RDL 1995, 3053)”*. En el mismo ámbito de la salud laboral argumenta la STSJ de País Vasco de 15 de septiembre de 2015, (JUR\2015\265259), *“no podemos erradicar o desprender del mismo contrato de trabajo la asistencia o prestación sanitaria, pues se encuadra dentro del mismo elemento esencial que supone la protección del trabajador en relación a su salud”*. Además, por añadidura, para reforzar el nexo causal con el trabajo se pone de manifiesto que es una Mutua como entidad colaboradora quien presta esta asistencia sanitaria.

También se aceptó el accidente acaecido durante el trayecto cuyo objetivo era ir a cobrar el salario⁶⁸ o el sobrevenido en viajes a comidas de trabajo⁶⁹, poniéndose de relieve que *“los siniestros ocurridos en circunstancias conexas con el trabajo que no son propiamente tal, ni idas o venidas de él”*⁷⁰ pueden guardar una relación de causalidad suficiente para quedar englobados dentro de la finalidad laboral que el requisito teleológico demanda.

⁶⁷ STS de 25 de mayo de 2015, (RJ\2015\3131).

⁶⁸ STS de 10 de febrero de 1960, (RJ\1960\196).

⁶⁹ STS de 21 de mayo de 1984, (RJ\1984\3054).

⁷⁰ CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 26.

5.2. REQUISITO TOPOGRÁFICO

Este criterio se basa en el domicilio y el lugar de trabajo y ello implica elegir un camino que conecta ambos puntos geográficos. No en vano es doctrina reiterada que *“la noción de accidente “in itinere” se construye a partir de dos términos (el lugar de trabajo y el domicilio del trabajador) y de la conexión entre ellos a través del trayecto”*⁷¹.

5.2.1. El trayecto como elemento de conexión

El criterio seguido por los tribunales en lo relativo al trayecto es flexible en cuanto a que el camino no ha de ser siempre el mismo, se pueden producir cambios a tenor de la intensidad del tráfico o firme de la carretera, aunque sea un trayecto más largo⁷². Siempre que este camino sea *“el normal y corriente o el más habitualmente utilizado”*⁷³, y en la STSJ de Navarra de 17 de noviembre de 1993, (AS\1993\4557), se nos define trayecto habitual como el ordinario o extraordinario siempre que, por su carácter ilógico, gravoso o de duración excepcional no rompa el nexo causal. Además, dentro del marco del derecho constitucional a circular libremente, se exige que la opción elegida sea racional⁷⁴.

De lo que inferimos que la finalidad de este requisito es que el trayecto seguido no cree mayores riesgos⁷⁵ habiéndose considerado que no constituyen una opción idónea, por ejemplo, el vadear un río⁷⁶, o elegir el camino más largo, siendo diferente al habitual, sin razones justificadas⁷⁷.

También se pretende que no se produzcan desviaciones sustanciales que rompan este requisito, así la STSJ de Andalucía de 22 de febrero de 2017, (AS\2017\393), analiza el caso de un accidente al desplazarse a localidad distinta para dejar a un compañero de trabajo, considerando que *“no concurrió el elemento geográfico, puesto que el accidente se produjo en un trayecto totalmente ajeno al normal que debía recorrer para regresar a su domicilio (...) no tenía que pasar por el lugar del accidente para regresar el actor a su casa,*

⁷¹ STS de 29 de septiembre de 1997, (RJ\1997\6851).

⁷² STS de 18 de febrero de 1969, (RJ\1969\633).

⁷³ STS de 22 de enero de 1962, (RJ\1962\29). Hasta esta sentencia se exigía que el trayecto fuera el directo y más corto.

⁷⁴ SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013, pág. 16.

⁷⁵ STS de 22 de diciembre de 1987, (RJ\1987\9019).

⁷⁶ STS de 16 de junio de 1965, (RJ\1965\4274).

⁷⁷ STS de 11 de noviembre de 1975, (RJ\1975\4296).

existiendo por tanto una desviación significativa que quiebra igualmente el elemento geográfico”.

A sensu contrario si la desviación o parada breve atiende a patrones usuales de convivencia, o comportamientos del común de las gentes⁷⁸ no conlleva el incumplimiento del requisito analizado, ya que se entiende que las paradas y desvíos han de interpretarse con amplitud no dejando que un criterio demasiado riguroso impida cualquier parada accidental o ligera desviación impuesta, como es el caso de la STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015, (JUR\2015\197377), donde se atiende a esta interpretación flexible para calificar como accidente in itinere el producido cuando el desvío se produce para echar gasolina en la estación de servicio más cercana posible al estar cerrada la que habitualmente utilizaba.

5.2.2. Evolución del concepto de domicilio

Concepto fundamental y de marcada evolución jurisprudencial es el de domicilio. Para su examen primero debemos denotar que al tenor del precepto legal: *“Los que sufra el trabajador al ir o al volver del lugar de trabajo”*. Art.156.2.a) LGSS, no parece que el domicilio se configure como un requisito para tener en cuenta a la hora de dirimir la existencia de accidente in itinere, de facto el TS lo establece a falta del desarrollo reglamentario prescrito en la LGSS de 1966, a la que aludimos anteriormente, por lo que la aplicabilidad de este requisito era defendible en ese primer momento, argumentando ese vacío normativo. Pero llegado el año 1974 donde se perfila definitivamente el concepto de accidente in itinere, inalterado hasta nuestros días, no se alude a tal requisito en modo alguno⁷⁹.

Sin embargo, lo anterior, el TS continúa la línea argumental del domicilio, siendo consciente de la inexistencia legal del requisito, en pos de aplicar un criterio lógico que no desorbite el riesgo asumido por la entidad gestora⁸⁰. No obstante, este criterio economicista no se ha considerado por algunos autores

⁷⁸ STS de 21 de mayo de 1984, (RJ\1984\3054).

⁷⁹ ASENJO PINILLA, J.L., “El domicilio del trabajador en los accidentes laborales in itinere”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 7-8, 2006, pág. 573-574.

⁸⁰ STS de 17 de diciembre de 1997, (RJ\1997\9484).

como congruente con la finalidad tuitiva de la institución del accidente de trabajo⁸¹.

Justificado el requisito no resta si no analizar que han entendido los tribunales españoles por domicilio y su perfilación a través de las distintas sentencias que la casuística han ido permitiendo.

En un primer momento se interpretaba de una manera extensiva⁸² pero a partir de la STS de 29 de septiembre de 1997, (RJ\1997\6851), se añade un criterio de normalidad en el punto de inicio/destino del trayecto⁸³, en concreto se enuncia que *“el punto de salida para el trabajo o de retorno puede ser o no el domicilio del trabajador”*, pero sin obviar por completo este requisito si no aplicando un criterio flexible en atención a *“la evolución que se produce en las formas de transporte y en las costumbres sociales”* para tener en cuenta no *“sólo del domicilio legal, sino del real y hasta del habitual y, en general, del punto normal de llegada y partida del trabajo”*.

Al amparo de esta interpretación se ha excluido como domicilio el de la novia⁸⁴, el de los padres cuando mediaba gran distancia⁸⁵ o el de la abuela⁸⁶. También se excluye la concurrencia de accidente en la STSJ de Castilla y León de 1 de octubre de 2015, (JUR\2015\241311), en la que se analiza el caso de una trabajadora que de camino a un domicilio que no era el suyo se accidentó, y en ese mismo momento fijó su domicilio real, de manera espontánea, en el propio parte del accidente, el mismo que consta en su DNI, en el parte de baja médica, y el que figura en el orden de notificaciones judiciales. Pero que después trató de alterar esta sede para hacerla coincidir con aquella a la que se dirigía el día de autos sabedora de las consecuencias a la hora de analizar en juicio este

⁸¹ SOTO RIOJA, S., “Las enfermedades del trabajo y su manifestación in itinere”, *Revista de Derecho Social*, Bomarzo, núm. 6, 1999, pág. 145.

⁸² STS de 16 de octubre de 1984, (RJ\1984\5284), en la que se entiende accidente in itinere el acaecido en el trayecto hacia el centro de trabajo desde la residencia de verano: *“el lugar del que partió para acudir a su trabajo era su domicilio real y habitual durante la temporada de verano, sin que pueda tenerse por ocasional e imprevisto puesto que diariamente volvía a él después de su jornada laboral y partía desde el para iniciarla”*.

⁸³ SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013, pág. 19. En consonancia con BALLESTER PASTOR, M., *“Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”*, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 41.

⁸⁴ STS de 20 de septiembre de 2005, (RJ\2005\7331).

⁸⁵ STS de 19 de enero de 2005, (RJ\2005\2534).

⁸⁶ STS de 17 de diciembre de 1997, (RJ\1997\9484).

requisito del domicilio. Entendiendo el tribunal que *“no ha quedado acreditado que el lugar al que se dirigía (...) fuera el actual domicilio”*. O en una línea similar la STSJ de Islas Canarias de 18 de junio de 2014, (JUR\2015\12573), se excluye el accidente in itinere por dirigirse a domicilio distinto al que figura en el contrato de trabajo.

En contraposición a la doctrina creada a partir de la anteriormente citada STS de 29 de septiembre de 1997, se erige la STS de 26 de diciembre de 2013, (RJ\2014\371), donde el supuesto de hecho guarda unas similitudes relevantes en cuanto a los hechos, pero no en cuanto al pronunciamiento judicial, ya que en la primera es desestimado el accidente in itinere y en la segunda se estima la concurrencia de los requisitos necesarios, en especial, el ahora analizado domicilio.

En ambos casos el trabajador tenía lo que podemos denominar un domicilio laboral y un domicilio personal o familiar⁸⁷, separados por una gran distancia, y el trayecto se inició desde la residencia familiar la noche/madrugada del domingo al lunes con el fin de alcanzar el domicilio laboral y descansar unas horas antes de la incorporación al trabajo, siendo por tanto un desplazamiento previo y no directo al trabajo.

Planteada la situación, en la sentencia de 1997 se considera roto el nexo causal entre el desplazamiento y el trabajo en tanto que la finalidad del viaje era familiar y no laboral. Que el domicilio no era el principal si no el familiar, matizando que no era siquiera un lugar de descanso o comida habitual, además de la gran distancia que entre ellos existía exorbitaba el riesgo haciendo del trayecto inadecuado. Y un desfase cronológico para con la hora de entrada al trabajo inasumible. Por todo ello se optó por calificar el accidente común.

Y, por otro lado, 17 años después, en el supuesto planteado en el 2013 se reinterpreta el concepto de domicilio siendo el propio TS quien alude a la anterior sentencia descrita *“revisando criterios anteriores más estrictos”*, para considerar, en este caso, a la vista de la nueva realidad social, que el domicilio familiar, donde reside los fines de semana, es *“el domicilio propiamente dicho como “sede jurídica de la persona” del art. 40 del Código Civil (LEG 1889, 27) ,*

⁸⁷ RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015, pág. 3.

sede en la que, junto al hecho material de residencia -que persiste, aunque, por razones de trabajo, ésta se traslade temporalmente a otro lugar- aparece el elemento intencional (el animus manendi) de querer continuar residiendo en ese lugar, elemento intencional que se expresa objetivamente mediante una conducta significativa: la vuelta periódica al mismo cuando las obligaciones de trabajo lo permiten”.

A la vista de esta sentencia se puede extrapolar que la intención del trabajador de querer mantener el domicilio familiar (*animus manendi*) y el hecho de que su familia permanezca en este, lo convierten en un domicilio tan válido como el laboral de los días de entre semana⁸⁸. Y hay quien considera que esta sentencia “*no hace otra cosa que consolidar el anterior criterio y extenderlo a los supuestos en que el trabajador se ve obligado a desplazar su domicilio para realizar una actividad laboral fuera de su localidad de residencia habitual. A tal efecto, resulta patente que en una situación de crisis de empleo la necesidad de recurrir a trabajos en estas circunstancias resulta cada vez más acuciante, razón de más por la que el intérprete del derecho no debe mirar hacia otro lado*”⁸⁹.

Sin embargo, esta nueva y amplia interpretación del concepto de domicilio no ha obstado para que algunos tribunales continúen manteniendo unos criterios firmes a la hora de considerar algunos domicilios de familiares como habituales⁹⁰ o reiterando la exclusión en el supuesto del domicilio de la novia⁹¹, quizá por un criterio de moralidad o justicia que diferencia a aquellos trabajadores con cargas familiares⁹². Dado que otras sentencias mantienen la protección de accidente laboral en desplazamientos a residencias familiares con ocasión de puente festivo⁹³.

⁸⁸ RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015, pág. 7.

⁸⁹ SANCHEZ PEREZ, J., “La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *Información Laboral*, Aranzadi, núm. 3, 2014, pág. 8.

⁹⁰ STSJ de Galicia de 17 de julio de 2014, (JUR\2014\212058), “*donde se excluye el domicilio de la prima “puesto que el trayecto evidencia no provenir del domicilio habitual de la trabajadora, sino de localidad distinta donde se encontraba domiciliada una prima*”.

⁹¹ STSJ de Islas Canarias de 18 de junio de 2014, (JUR\2015\12573).

⁹² RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015, pág. 9.

⁹³ STSJ de Extremadura de 29 de enero de 2013, (JUR\2013\57955).

Por último, una vez definido el domicilio debemos considerar cuando un trabajador que, se dispone a emprender el viaje de ida o vuelta del trabajo, se considera que ha iniciado o concluido el viaje.

En atención a este punto ha habido múltiple jurisprudencia delimitadora del momento exacto en el que la persona abandona el domicilio y se encuentra bajo la protección del accidente *in itinere*, ya que *“cuando está todavía en el domicilio, antes de salir o después de entrar en él, no está en el trayecto protegido y, por tanto, lo que en él acaezca no es accidente “in itinere”*⁹⁴.

Así el criterio preponderante es el establecido por la STS de 14 de febrero de 2011, (RJ\2011\2736), en cuanto estipula que *“debemos entender por domicilio el lugar cerrado en el que el trabajador desarrolla habitualmente las actividades más características de su vida familiar, personal, privada e íntima (“morada fija y permanente”, en la primera acepción del DRAE), es decir, lo que comúnmente denominamos “vivienda” (“lugar cerrado y cubierto construido para ser habitado por personas”, también en la primera acepción del DRAE), y, por otro, que el abandono de ese espacio concreto (elemento geográfico) debe ponerse en relación directa con el inicio de otras actividades o circunstancias que, alejadas ya por completo de las primeras, así mismo ponen claramente de relieve una relación causal (elemento teleológico) con el comienzo (elemento cronológico) del trayecto que conduce en exclusiva al desempeño de la actividad laboral”*.

Este último caso se refiere a una vivienda unifamiliar y el accidente se produce cuando está aún en la finca de su propiedad, pero *“el trabajador ya había dejado atrás ese espacio personal y privado que, al margen del título jurídico, constituía su verdadero domicilio”*. Con anterioridad ya se había fijado que para el caso de apartamentos o pisos de construcción vertical se constituía accidente *in itinere* una vez atravesada la puerta de casa y habiendo accedido a las zonas comunes del edificio⁹⁵. Quedando en consecuencia igualada la doctrina para cualquier tipo de vivienda.

Este criterio es seguido de manera unánime, a título de ejemplo, la STSJ de Andalucía de 4 de mayo de 2017, (JUR\2017\218297), donde la actora se

⁹⁴ STS de 26 de febrero de 2008, (RJ\2008\3033).

⁹⁵ STS de 26 de febrero de 2008, (RJ\2008\3033).

accidenta en el patio de su vivienda unifamiliar, el tribunal apoyándose en la anterior línea jurisprudencia y aludiendo al hecho de que “*se trata de un espacio susceptible de ser visto y controlado por terceras personas ajenas a la familia*” tiene al suceso como contingencia profesional. También el acaecido en el garaje comunitario⁹⁶. O incluso un paso más allá la STSJ de Andalucía de 16 de julio de 2015, (JUR\2015\221636), donde se sufre un atraco a mano armada en el acceso a la vivienda “*pero sin introducirse en su totalidad a ese espacio personal y privado*”.

En una misma dirección, pero en un sentido contrario, no se ha considerado accidente in itinere cuando el trabajador de vuelta a su domicilio ya ha entrado en este, pero vuelve al garaje, tras cambiarse de ropa, para volver a salir, y en el mismo garaje donde fenece por un escape en el motor del vehículo⁹⁷.

5.2.3. El lugar de trabajo y su relevancia

De ambos puntos geográficos conectados por el trayecto, el lugar de trabajo sí que está expresamente recogido en la literalidad de la norma legal, anteriormente citada. De la que se desprende la necesaria conexión del accidente con el trabajo (elemento teleológico) y el elemento geográfico o topográfico con las diferentes partes que lo conforman: el trayecto (“*al ir o al volver*”) y el centro de trabajo (“*lugar de trabajo*”), en lo relativo al domicilio ya hemos examinado el carácter implícito que se le ha otorgado.

Este elemento no carece, por tanto, de importancia más si cabe cuando la reiterada jurisprudencia ha convenido en destacar que “*lo esencial no es salir del domicilio o volver al domicilio, aunque esto sea lo más corriente y ordinario, lo esencial es ir al lugar del trabajo o volver del lugar del trabajo*”⁹⁸.

Queda palpable la conexión entre el requisito teleológico, que nos enuncia que la “*finalidad*” del viaje sea el trabajo, y el elemento “*lugar de trabajo*” del requisito geográfico, siendo ambas nociones complementarias y recíprocas en

⁹⁶ STSJ de Cantabria de 9 de febrero de 2016, (JUR\2016\47270).

⁹⁷ STS de 23 de febrero de 1981, (RJ\1981\1396).

⁹⁸ STS de 29 de septiembre de 1997, (RJ\1997\6851), en la que se expresa que “*admitir como domicilio habitual del trabajador el de cualquiera de sus ascendientes -u otros próximos familiares- cuya residencia, además, se encuentra en localidad distinta a la del centro de trabajo, desorbitaría el riesgo profesional concertado*”.

cuanto a que la “*finalidad*” será el acudir al trabajo si efectivamente se acude al “*lugar de trabajo*”.

5.3. REQUISITO CRONOLÓGICO

Para este requisito lo esencial es que el accidente se produzca en el tiempo prudencial que normalmente se invierte en el trayecto sin que se produzcan desviaciones temporales que no sean normales y obedezcan a motivos de interés particular de tal índole que rompan el nexo causal con la ida o la vuelta del trabajo⁹⁹.

En este sentido es exponente la STS de 14 de febrero de 2017, (RJ\2017\1116), que versa sobre un accidente de tráfico ocurrido una hora después acabada la jornada y a solo 20 kilómetros del centro de trabajo, por lo que se cuestiona el tiempo, en principio excesivo, que se invierte en recorrer unos pocos kilómetros. El retraso, en parte, se justifica pues el actor se desvió a una localidad cercana para dejar a unos compañeros de trabajo. Esto es considerado conforme a los “*patrones usuales de comportamiento del común de las gentes*” y por ende no se rompe el nexo causal con el trabajo enmarcándose en un trayecto habitual (requisitos teleológico y geográfico). Pero sigue siendo el cronológico el que presenta mayores trances, en base a los hechos probados, el centro de trabajo se cierra a las 18:30 horas, no obstante, el tribunal matiza que “*no consta la hora real en que el vehículo emprende la marcha*”, además esto, y haciendo una interpretación amplia de este requisito en correlación con los patrones usuales de conducta en la sentencia se llega a la conclusión de que “*el número de minutos sin justificar ha podido dedicarse a muy diversos menesteres, sin que ello comporte la ruptura del elemento cronológico. No estamos ante un retraso relevante. El tiempo razonable de despedida con los compañeros de la obra (...) la eventualidad de que hubiera habido algún atasco menor, la imposibilidad de que el trabajador manifestara exactamente lo acaecido tras dejar al segundo de los pasajeros, la posibilidad de alguna gestión intermedia razonable (recargar combustible, acudir al servicio, realizar una mínima compra), son factores que inclinan a la solución flexibilizadora*”.

⁹⁹ SSTs de 19 de enero de 2005, (RJ\2005\2534); de 20 de septiembre de 2005, (RJ\2005\7331); de 29 de marzo de 2007, (RJ\2007\9484) entre otras sintetizan la doctrina general del criterio cronológico.

En cuanto a las paradas en el trayecto la deriva judicial es pronunciada, lo que no obsta a que se podría sintetizar en que son rupturistas las interrupciones de más de una hora. Como primer ejemplo el prolongar una fiesta, cuyo inicio radicó en el centro de trabajo, hasta más de una hora después después y en lugar distinto antes de volver a casa rompe el vínculo laboral del accidente¹⁰⁰. Y un segundo ejemplo, el intervalo de casi dos horas sin quedar acreditado el retraso temporal para recorrer apenas tres kilómetros¹⁰¹. Sin embargo, en espacios temporales inferiores no se ha considerado que rompan el nexo causal paradas de treinta minutos en un bar¹⁰² o cuarenta minutos para conversar con un amigo¹⁰³.

Dentro de este requisito confluyen también momentos temporales belicosos, como son trayectos iniciados antes de la finalización de la jornada de trabajo, en este sentido podemos diferenciar si el trabajador contaba con permiso del empleador, en tal caso se ha tenido como accidente in itinere¹⁰⁴, o por reverso, el trabajador abandona su puesto sin autorización, en cuyo caso se rompe el vínculo del accidente con el trabajo¹⁰⁵. Y la otra cara de la moneda, si se produce el accidente en hora posterior a la de inicio de la jornada, pero estando el trabajador aun en camino, habrá que entender el carácter laboral del siniestro en atención a la jurisprudencia: *“la impuntualidad será constitutiva de una falta por la que se hubiera podido imponer la sanción que correspondiera, pero no puede tener la relevancia suficiente a privar al accidente de la calidad de indemnizable”*¹⁰⁶.

En conexión a lo expuesto arriba es un elemento consustancial de este requisito cronológico que el accidente se produzca en las horas próximas a la entrada o salida del trabajo, sin embargo, un desfase cronológico por el inicio anticipado no desvirtúa el accidente in itinere como así lo pone de relieve la STSJ de Comunidad Valenciana de 6 de mayo de 2015, (JUR\2015\165967), donde el trayecto se inicia cinco horas antes cuando este viaje lleva alrededor de una hora

¹⁰⁰ STS de 15 de julio de 1986, (RJ\1986\4523).

¹⁰¹ STS de 11 de noviembre de 1969, (RJ\1969\4768).

¹⁰² STS de 4 de noviembre de 1968, (RJ\1968\4712).

¹⁰³ STS de 9 de abril de 1969, (RJ\1969\1013).

¹⁰⁴ STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015, (JUR\2015\197517).

¹⁰⁵ SSTS de 8 de abril de 1960, (AR\1524); de 18 de octubre de 1971, (AR\3983).

¹⁰⁶ STS de 22 de abril de 1966, (AR\2152), retraso de 45 minutos, y en igual sentido la STS de 5 de noviembre de 1976, (AR\5162).

y media, la sala reflexiona sobre la jurisprudencia del TS, en especial, la ya analizada STS de 26 de diciembre de 2013, donde el viaje se inicia el día antes, e interpreta de manera flexible y adaptándose a la realidad social *“la falta de relevancia que puede llegar a otorgarse al elemento temporal, es decir al tiempo que diferencia la salida del domicilio de la llegada al trabajo”*. En igual sentido la STSJ de Madrid de 8 de enero de 2015, (JUR\2015\41211), donde el accidente se produce cuando una madre se dirige a llevar a su hija al colegio cuando aún falta una hora para el inicio de la jornada laboral, apreciándose una habitualidad en la práctica y producido *“en tiempo razonablemente próximo a la entrada al trabajo”*. O el supuesto del trabajador agrícola que se desplaza a la finca del patrono a una hora muy temprana para comenzar su labor¹⁰⁷.

Por su parte, en cuanto a profesiones de difícil delimitación del marco temporal en que se desempeñan la STSJ de Murcia de 22 de abril de 2013, (JUR\2013\197898), considera irrelevante *“el hecho de que el accidente se produjera en la tarde del sábado no excluye tal consideración, pues la actividad del transporte por carretera no se encuentra sometida a horarios”*. Y es que, en determinados sectores la actividad profesional difícilmente puede considerarse sujeta a horarios de trabajo¹⁰⁸.

5.4. REQUISITO MECÁNICO

En último lugar se enumera el denominado requisito mecánico o modal cuya finalidad es asegurarse de que el medio de transporte utilizado por el trabajador sea racional y adecuado para salvar la distancia entre el domicilio y el centro de trabajo¹⁰⁹. Se podría considerar a este requisito como parte integrante del elemento geográfico, abarcando este no solo el trayecto si no también el medio¹¹⁰, sin embargo, bajo mi punto de vista la diferenciación entre trayecto y medio está más que justificada jurisprudencialmente.

Volviendo al análisis de este criterio se debe apuntar que el medio utilizado ha de ser el habitual, pero sin cerrar la puerta al uso discrecional por parte del trabajador de otros que resulten adecuados y que no entrañen un riesgo

¹⁰⁷ STS de 15 de enero de 1957, (RJ\1958).

¹⁰⁸ SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998, pág. 60-61.

¹⁰⁹ STS de 4 de marzo de 1960, (RJ\1077).

¹¹⁰ SÁNCHEZ PÉREZ, J., *“El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial”*, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013, pág. 14.

grave e inminente¹¹¹, piénsese que la *“exigencia de continuidad llevaría al absurdo de excluir la calificación laboral del siniestro en las situaciones de utilización esporádica de un sistema de desplazamiento menos peligroso que el habitual”*¹¹². A título de ejemplo, el hecho de cruzar un río a nado existiendo puentes o barcas¹¹³ no cabe en la racionalidad exhortada.

No podemos olvidar que el avance tecnológico y sociológico han elevado exponencialmente la casuística desde ese primer accidente in itinere en 1908 donde el medio de transporte era una barcaza proporcionada por la empresa. Hoy en día, si bien el vehículo a motor es el predominante, debemos tener en cuenta otros medios alternativos o incluso obligados por las peculiaridades de la actividad¹¹⁴.

Y es este avance en la sociedad lo que da pie a la STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, (AS\2014\1862), para interpretar el concepto de medio de transporte idóneo, destacando que *“el concepto es evolutivo y no debemos petrificar medios mecánicos de transporte (“artefactos” y “máquinas”) a los que demos tal calificación, sino que por el contrario hemos de aplicar la máxima de adaptar la interpretación de las normas a la realidad social y el tiempo en que vivimos”*, lo cual tiene su fundamento en el art. 3 CC¹¹⁵ y es interpelado por la sala para estudiar el caso del uso del monopatín como medio de transporte confiriéndole el carácter de laboral al accidente acaecido en tanto que *“los hábitos sociales están cambiando”* en favor de medios no contaminantes cuya circulación no concurre con los vehículos a motor y que, por tanto, no deparan un riesgo grave e inminente, e incluso hacen del itinerario más breve. Pero afina el tribunal que su uso está condicionado por el elemento teleológico, es decir que no se amplíe su uso a un fin de esparcimiento y recreo¹¹⁶.

¹¹¹ STS de 22 de marzo de 1969, (AR\1867).

¹¹² CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 40.

¹¹³ SSTs de 28 de febrero de 1958, (AR\713); de 16 de marzo de 1966 (AR\2056).

¹¹⁴ STS de 20 de abril de 1981, (RJ\1761), donde el medio utilizado es un helicóptero que desplazaba al trabajador desde tierra firme a la plataforma petrolífera.

¹¹⁵ Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil.

¹¹⁶ STSJ de Comunidad Valenciana de 11 de febrero de 2003, (AS\2003\2909), en la que no se considera accidente in itinere el uso de la bicicleta cuando el actor utilizaba el camino de ida y vuelta para la práctica del ciclismo introduciendo una finalidad distinta al trayecto (elemento teleológico), no siendo este, además, el más corto o directo rompiendo también los elementos geográfico y cronológico.

Esta sentencia junto con la de 26 de diciembre de 2013, ya analizada arriba, sobre el concepto de domicilio, amplían más si cabe la interpretación adaptada a la realidad social, y no es extraño en la sociedad de hoy en día el empleo de estos medios de transporte ajenos a los tradicionales y que hasta ahora se reservaban a su uso en actividades lúdicas¹¹⁷.

Un último apunte sobre este requisito es la prohibición o mandato expreso del empresario al modo de salvar la distancia entre domicilio y centro de trabajo, ya sea por la interdicción del uso de un determinado medio de transporte¹¹⁸, o la contravención de viajar cada trabajador por su cuenta en vehículo propio¹¹⁹ lo que puede devenir en calificar el siniestro como extralaboral si estas prohibiciones se sustentan en causas razonables y atendibles¹²⁰. Empero esta prohibición no declara automáticamente al eventual accidente como no laboral, ni exonera de responsabilidad al empresario¹²¹, ya que, si bien las órdenes del empresario gozan de presunción de legitimidad, esta puede ser quebrada si estamos ante una prohibición que sea abusiva o injustificada, como el hecho de no ofrecer un medio alternativo o que no exista una alternativa de transporte público que supla esta necesidad¹²².

En conclusión, el empresario no puede impedir el uso de medios de transporte que sean racionales y no incrementen el riesgo de accidente.

6. ACCIDENTE IN ITINERE Y ACCIDENTE EN MISIÓN

Una figura afín es el accidente de trabajo en misión, que al igual que el accidente in itinere es “*una figura de loable creación jurisprudencial*”¹²³ aunque

¹¹⁷ HIERRO HIERRO, F.J., “Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, Aranzadi, núm. 173, 2015, pág. 2.

¹¹⁸ STS de 20 de febrero de 1971, (AR\2532), donde se había prohibido el uso de la motocicleta y se había puesto a disposición de los trabajadores unos autocares para su desplazamiento entre el domicilio y el trabajo.

¹¹⁹ STS de 22 de diciembre de 1987, (RJ\1987\9019), en la que el trabajador hizo uso de su motocicleta por una carretera sin asfaltar cuando el empresario había prohibido que los trabajadores fueran por su cuenta al centro de trabajo y había dado órdenes de acudir en el vehículo de uno de los compañeros abonando la gasolina el propio empresario.

¹²⁰ STS de 24 de enero de 1980, (RJ\1980\620), donde la empresa ante un desplazamiento entre Madrid y Barcelona requirió para que se viajara en grupo y en avión corriendo con los gastos de desplazamiento y manutención y una de las trabajadoras obvió esta orden realizando el viaje en su vehículo particular.

¹²¹ CAVAS MARTINEZ, F., “*El accidente de trabajo in itinere*”, Madrid, Tecnos, 1994, pág. 41.

¹²² STS de 12 de diciembre de 1963, (RJ\1963\4720).

¹²³ STS de 16 de mayo de 2013, (RJ\2013\7306).

este no ha sido plasmado en el texto legal, y su génesis es concebida como una derivación del accidente in itinere¹²⁴.

Esta modalidad protege a aquellos trabajadores que sufren un accidente en el desplazamiento obligado para el desempeño de su actividad, ya sea de manera habitual o por órdenes ocasionales del empresario¹²⁵. Tanto los tribunales como la doctrina lo han considerado como un accidente de trabajo “*propio*” por producirse en tiempo de trabajo y en lugar de trabajo en tanto el lugar de trabajo es itinerante y no fijo¹²⁶. Y es esta asimilación al lugar y tiempo de trabajo lo cual difiere del accidente in itinere donde la jornada laboral aun no comenzó.

El TS ha delimitado que la misión integra dos elementos: el desplazamiento para cumplir la misión y la realización del trabajo en que consiste la misión¹²⁷. Y es pues durante la realización de estos elementos donde opera la protección.

Por tanto, una primera conclusión del accidente en misión, y diferencia para con el accidente in itinere, es la inversión del “*onus probandi*” por operar la presunción “*iuris tantum*”.

No obstante, los tribunales han ido perfilando el alcance de esta presunción dado que “*no todo lo que sucede durante la misión tiene una conexión necesaria con el trabajo, cuando ni es propiamente desplazamiento, ni tampoco realización de la actividad laboral*”¹²⁸. Continuando y afinando esta línea jurisprudencia las SSTs de 15 de junio, (RJ\2010\7283) y de 22 de julio de 2010, (RJ\2010\2705), confirman la existencia de la presunción, pero condicionada, ya que *al demandante le incumbe la prueba del hecho básico o del indicio (...) La presunción solo queda desvirtuada cuando hayan ocurrido hechos de tal relieve*

¹²⁴ STS de 24 de septiembre de 2001, (RJ\2002\595).

¹²⁵ STSJ de País Vasco de 15 de septiembre de 2015, (AS\2015\2021), en la que se analiza el caso de un trabajador de la construcción que es requerido por el empresario/promotor para que le acompañe a él y su familia a una cacería fuera del lugar y tiempo de trabajo durante la cual es herido por el disparo de la escopeta de su empleador, el tribunal entiende que aun siendo labores distintas a las habituales “*y con independencia de la escasa cualificación de esa tarea*”, estos factores no obstan la calificación de accidente de trabajo ya que “*dependía exclusivamente del empresario o familiares para la vuelta a casa*”.

¹²⁶ STS de 16 de septiembre de 2013, (RJ\2013\7306), donde se afirma: “*el lugar de trabajo a estos efectos es todo lugar en que se está por razón de la actividad encomendada, aunque no sea el lugar de trabajo habitual*”.

¹²⁷ STS de 6 de marzo de 2007, (RJ\2007\1867).

¹²⁸ STS de 8 de octubre de 2009, (RJ\2009\5666).

que sea evidente a todas luces la absoluta carencia de relación entre el trabajo que el operario realizaba (...) y el siniestro”.

Una gran labor delimitadora de ambas figuras se realiza en la STS de 24 de febrero de 2014, (RJ\2014\2771), al analizar el caso de un trabajador embarcado en un buque que se encuentra atracado en puerto debido al mal tiempo de la mar. El actor decide salir del barco por asuntos propios y al regresar cae al mar y fenece. El tribunal resuelve en aceptar el carácter laboral de la contingencia por estimar *“la peculiaridad del trabajo del accidentado, cocinero en un buque, cuyo trabajo se desarrolla a bordo de la embarcación, que no sólo es el centro de trabajo, sino también el domicilio del trabajador durante todo el periodo que dura el embarque pues, aun cuando el barco atraque, el domicilio de los tripulantes continúa siendo el barco (...) El accidente se produjo con ocasión del trabajo ya que es evidente que si el trabajador no hubiera tenido que regresar al barco, no hubiera tenido que exponerse a los agentes lesivos determinantes de la ocasionalidad "relevante" que causó el accidente”.*

7. ACTOS HUMANOS EN LA CALIFICACIÓN DEL ACCIDENTE

Para el presente fragmento del trabajo nos atenemos a los apartados cuarto y quinto del artículo 156 LGSS donde el legislador ha querido recoger la influencia que tiene el comportamiento de los actores concurrentes en el accidente en la calificación de este. Diferenciando la conducta del propio trabajador accidentado y de un tercero, ya sea este el empresario, un compañero de trabajo o alguien totalmente ajeno al ámbito de la empresa.

7.1. IMPRUDENCIA DEL TRABAJADOR

Primeramente, las conductas del propio trabajador que puedan desequilibrar la balanza hacia una calificación laboral o común del siniestro. Precizando entre la imprudencia temeraria recogida en el art. 156.4.b) y la imprudencia profesional del art. 156.5.a). Eximiendo de la calificación de accidente aquella y no obstante a tal calificación profesional esta. Una vez más ha sido la jurisprudencia quien ha delimitado la frontera entre ambos conceptos dada la difícil casuística que puede concurrir en el ámbito del accidente in itinere y la falta de una definición amplia en el texto legal.

La imprudencia simple o profesional no impide la calificación de accidente de trabajo y deriva de la confianza que inspira el desempeño habitual del trabajo, afirmación de la norma que me suscita la primera duda ya que para su aplicación ha de concurrir *“el ejercicio habitual de un trabajo”* por lo que siendo el accidente in itinere un accidente de trabajo impropio en el que no se está desempeñando directamente la actividad sino que se está realizando un acto, el desplazamiento, indispensable para ese ejercicio del trabajo, está mediando una relación de causalidad indirecta o mediata, por consiguiente cabe preguntarse si este precepto es de aplicación al accidente in itinere como especie dentro género del accidente ordinario, *“tendrán la consideración”* y por tanto se equiparan a este respecto o por el contrario se reserva a este último acaecido en tiempo y lugar de trabajo el cual se presume realizando *“el ejercicio habitual del trabajo”*. Parece que la jurisprudencia no ha dudado en aplicar este concepto de imprudencia profesional a los accidentes in itinere en una labor de protección hacia el trabajador frente a sus propios actos lo que hace pensar que es la primera de las opciones la adoptada de manera unánime.

Una vez aceptado que para la apreciación del accidente in itinere se tendrá en cuenta la imprudencia del trabajador no resta otra que analizar que se ha entendido por esta y su aplicación concreta en el ámbito en el que se desenvuelve el accidente in itinere que no es otro que el de la circulación de vehículos y eminentemente los accidentes de tráfico.

Ante la amplia interpretación que puede darse a la redacción legal, los tribunales han delimitado la imprudencia profesional de manera negativa, es decir, definiendo la imprudencia temeraria, teniendo en cuenta su carácter de concepto indeterminado, para comprobar si en cada caso enjuiciado los hechos son constitutivos del grado de imprudencia temeraria o, por el contrario, si no alcanzan tal magnitud declararla profesional¹²⁹.

Las definiciones que nos encontramos de la imprudencia temeraria son varias: *“una conducta que asuma riesgos manifiestos, innecesarios y especialmente graves ajenos a la conducta usual de las gentes”*¹³⁰ o que *“se*

¹²⁹ STS de 8 de octubre de 2013, (PROV\2014\16016), manifiesta la necesidad de considerar los hechos concretos de cada supuesto planteado: *“definición necesariamente imprecisa, cuyo alcance y significación específicos habrán de ser fijados a la vista de los hechos concretos”*.

¹³⁰ STS de 10 de mayo de 1988, (RJ\1988\3595).

asuma voluntariamente un riesgo innecesario con patente desprecio del mismo y con consciencia clara del peligro que corre, lo que representa que, en todo caso, el interesado realice unos actos no usuales con menosprecio de su integridad y con plena idea de lo que hace”¹³¹. O cuando “consciente y voluntariamente contraría las órdenes recibidas del patrono, o deja de guardar las más elementales normas de precaución, prudencia y cautela a toda persona normal”¹³².

En definitiva, el accidente no podrá dictarse de laboral cuando se vea a todas luces que el resultado ha sido buscado y querido por el trabajador. Y en aquellos casos en los que no pueda observarse tal desprecio por la primordial integridad física nos encontraremos ante una imprudencia profesional, concepto concebido para *“defender al trabajador de toda falta de cuidado, atención o negligencia”¹³³.*

No obstante, se debe atender a la puntualización hecha por la STS de 22 de enero de 2008, (RJ\2008\2076) sobre cómo definir e interpretar la imprudencia temeraria en el ámbito laboral, ya que *“el concepto de imprudencia temeraria no tiene en este ámbito del ordenamiento la misma significación que en el campo penal, desde el momento en que los bienes jurídicos protegidos en uno y otro caso son distintos, requiriéndose una mayor intensidad en la conducta cuando se trata de reprochar penalmente determinadas acciones u omisiones”.*

Y en cuanto a la aplicación concreta en los accidentes de tráfico considerar la STS de 31 de marzo de 1999 (RJ\1999\3780) cuando marca un claro punto de partida en la apreciación de una u otra actuación: *“Se debe decir también que la simple infracción de las normas reguladoras del tráfico no implica, por sí sola, la aparición de una conducta imprudente calificada de temeraria, pues es obvio que no todas ellas tienen el mismo alcance e intensidad, debiendo analizarse en cada caso concreto las circunstancias de hecho que concurren en el supuesto litigioso en relación con las particularidades que rodean la conducta del trabajador que ha de valorarse a los efectos de encuadrarla como temeraria o no”.*

¹³¹ STCT de 3 de febrero de 1988, (RTCT\1611).

¹³² STS de 16 de julio de 1985, (RJ\1985\3787).

¹³³ STS de 13 de marzo de 2008, (RJ\2008\3040).

En consecuencia, se han dado actos que, constituyendo una infracción circunscrita al campo de la seguridad vial, no han llevado aparejada la calificación de imprudencia temeraria, como puede ser conducir sin el carné de conducir¹³⁴ empero si además concurre ese acto de notoria temeridad se rompe el nexo causal despachándose de tal carácter la imprudencia¹³⁵.

Otro tipo de infracciones son la inobservancia de la señalización de las vías públicas, a lo que se han dado respuestas diversas en función de las circunstancias del caso, por ejemplo, la ya citada STS de 10 de mayo de 1988 reporta profesional el saltarse una señal de stop *“dentro de la ciudad (...) donde múltiples solicitudes requieren de la atención del conductor y hace más fácil que pase inadvertida la señal”* y por el contrario saltarse un semáforo en rojo en horas de gran circulación si asienta la imprudencia temeraria¹³⁶.

También es discutido la concurrencia de exceso de velocidad, en el caso de circular con un camión a 90 km/h en una vía limitada a 40 km/h *“sin la concurrencia de otras circunstancias que pongan en peligro la seguridad la vida o integridad de las personas, no se considera infracción temeraria”*¹³⁷ o supuesto de no quedar acreditado el exceso de velocidad¹³⁸.

Por terminar, conducir bajo sustancias que mermen las capacidades físicas o psíquicas del trabajador, en especial la tasa de alcoholemia, siendo el límite reglamentario 0,50 gr/l¹³⁹. Pues partiendo de este límite y considerando que la mera infracción de la norma no acarrea la imprudencia temeraria, sino que debe concurrir ese elemento de notorio desprecio por la más básica prudencia, los tribunales han dictado sentencias estimatorias del derecho al accidente in itinere cuando se dieron tasas de alcohol de 0,64 gr/l¹⁴⁰. O la STSJ de Cataluña de 2015, (JUR\2015\110960), donde la tasa es de 1,98 gr/l, pero debido a que la

¹³⁴ STCT de 23 de diciembre de 1986, (RTCT\14487) nos aclara: *“la sola circunstancia de que el trabajador carezca de licencia o carné para conducir el vehículo que utiliza para ir y volver del trabajo no constituye la imprudencia extraprofesional o temeraria (...) se requiere además de un acto de notoria temeridad causante del siniestro”*.

¹³⁵ STCT de 26 de mayo de 1978, (AR\3184) pone de manifiesto que conducir sin carné y tratar de adelantar a cinco vehículos de una sola vez si constituye ese elemento de notoria temeridad que causa el siniestro.

¹³⁶ STS de 18 de septiembre de 2007, (RJ\2007\8446).

¹³⁷ STS de 13 de marzo de 2008, (RJ\2008\3040).

¹³⁸ STSJ de Cataluña de 17 de junio de 2014, (JUR\2014\224498).

¹³⁹ Artículo 14.1 del RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre (RDL 2015, 1698) por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Tráfico.

¹⁴⁰ STSJ de Aragon de 27 de noviembre de 2018, (JUR\2018\14586).

prueba de alcoholemia se realizó nueve días después de la muerte su fiabilidad no quedó acreditada, no quedando despejado tampoco el motivo por el que el trabajador invadió el carril contrario por lo que no se puede determinar que la ingesta de alcohol fuera la causa del accidente. Tampoco se consideró imprudencia temeraria en la STSJ de Cantabria de 19 de julio de 2001, (AS\2001\3053), una tasa de alcohol en sangre de 1,58 g/l concurriendo otras causas que pudieron desencadenar el accidente como la mala iluminación y no considerando el tribunal que *“esa concreta tasa fuera necesariamente expresiva de que su nivel de consciencia, equilibrio o reflejos estuviera alterado”*.

Y no olvidar aquellas profesiones en las que la ingesta de este tipo de bebidas espirituosas está estrechamente relacionada con la actividad laboral como son los representantes de comercio o cualquier otra en la que las comidas y cenas de trabajo son comunes, y así queda reflejado en la STS de 10 de marzo de 1992, (AL\861). Siendo, tanto este como los anteriores, claros ejemplos de la necesidad de estudiar de cada caso en concreto¹⁴¹.

En resumen, el nivel de alcohol en sangre es una medida difícilmente objetivable en el ámbito de la imprudencia temeraria debido a las circunstancias personales y a la confluencia del resto de posibles causas externas que pudieran desembocar en el accidente, por ende, esta medida no puede valorarse aisladamente para determinar si fue la misma embriaguez la desencadenante del siniestro por haber alterado indudablemente la capacidad motora del individuo.

7.2. CONCURRENCIA DE CULPABILIDAD CIVIL O CRIMINAL DE TERCEROS

El artículo 156.5.b) LGSS es una suerte de seguro ante aquellos actos que el propio trabajador no puede controlar durante el desplazamiento en tanto son trances que se desprenden de una tercera persona. Pero se establecen límites, ya que no toda culpa de un tercero abre la puerta al accidente laboral,

¹⁴¹ STS de 31 de marzo de 1999, (RJ\1999\3780) sobre este respecto: *“no se puede hacer una declaración general, como en esencia se propugna, sobre si una determinada tasa de alcoholemia puede configurarse como la imprudencia que rompe la relación de causalidad. La imprudencia se configura en relación con las circunstancias de hecho que se dan en cada supuesto litigioso, y esas circunstancias concurrentes son de apreciación inicial del juzgador en cada caso concreto, para determinar si existe o no la causa de exclusión de la presunción de laboralidad”*.

sino que en virtud del literal del precepto citado *“No impedirán la calificación de un accidente como de trabajo: La concurrencia de culpabilidad civil o criminal del empresario, de un compañero de trabajo del accidentado o de un tercero, salvo que no guarde relación alguna con el trabajo”*. Por deducción deberá guardar una relación con el trabajo para conocer al accidente como profesional¹⁴², y en palabras del propio Tribunal Supremo *“la interpretación de este último inciso, a “contrario sensu”, llevaría a la conclusión de cuando la agresión externa no guarda relación con el trabajo, su resultado no puede calificarse de accidente laboral, conclusión, sin duda extensiva de un mandato legal que, por su naturaleza de excepción a la regla, ha de ser objeto de una interpretación estricta y acorde con la naturaleza de la institución”*¹⁴³.

En verdad la literalidad del precepto puede llevar a desenlaces lo menos ilógicos, acertando el alto tribunal en una interpretación estricta para coartar la aparición de situaciones contrarias a la naturaleza de la institución, ya que esta taxatividad de la norma en esta esfera llevaría a concluir que *“un accidente de tráfico en el que concurriera culpa de un tercero evidentemente no tendría relación alguna con el trabajo y, por tanto, debiera conducir inevitablemente a negar la naturaleza laboral del accidente”*. Y en consecuencia *“adviértase la paradoja que se suscitaría por el hecho de que, si en el accidente de tráfico tuviera la culpa el trabajador, el accidente merecería la calificación de laboral, pero si la culpa fuera de un tercero, ajeno al trabajo, a partir de la estricta literalidad no procedería la calificación de laboral sino de accidente común”*¹⁴⁴.

Las decisiones de los tribunales han sido variadas llegando a admitir que no existe una doctrina definitiva e inequívoca en este aspecto, pero sí que se ha tratado de perfilar a lo largo de los casos enjuiciados una corriente protectora para con el trabajador en correlación a esta interpretación estricta.

Las SSTs de 14 de diciembre de 1981, (RJ\1981\5081) y de 21 de diciembre de 1981, (RJ\1982\7877), estimaron como accidente in itinere el atentado y el asalto a mano armada, actos en principio sin conexión alguna con el

¹⁴² STS de 20 de junio de 2002, (RJ\2002\7490) no consideró accidente el provocado por un compañero de trabajo, y por ende relacionado en un principio con el trabajo, por suscitarse a causa de problemas personales entre ellos en torno a la esposa de uno de los actores.

¹⁴³ STS de 20 de febrero de 2006, (RJ\2006\739).

¹⁴⁴ BALLESTER PASTOR, M., *“Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”*, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 82.

trabajo, pero a juicio del tribunal la causa de la lesión era el trabajo pues si el trabajador no hubiera tenido que desplazarse no se hubiesen producido. Esto supone una calificación de accidente laboral casi automática aun cuando median motivos extralaborales¹⁴⁵. Pero en contrario se negó el accidente in itinere cuando el trabajador se desvió del trayecto hacia un caserío deshabitado, junto a un desconocido, siendo allí agredido, en este supuesto el nexo con el trabajo se consideró quebrado por no guardar relación alguna con este¹⁴⁶.

El siguiente paso se materializó en la STS de 20 de junio de 2002, (RJ\2002\7490), donde se negó el accidente in itinere en base a rencillas personales ajenas al trabajo entre agresor y víctima, quienes se conocían previamente. Este pronunciamiento cercenaba los motivos ajenos o extralaborales que pudieran mantener el vínculo laboral del accidente.

Continuando la evolución jurisprudencial la STS de 20 febrero de 2006, (RJ\2006\739), donde se afrontaba el asesinato de un trabajador en la parada del autobús a la salida del centro de trabajo, en relación con el denominado caso del “asesino de la baraja”. Entre asesino y víctima no existía ninguna relación previa lo que conduce a pensar que no existe vínculo laboral, sin embargo, se introduce en esta sentencia el concepto de caso fortuito¹⁴⁷, el cual carece de regulación legal, pero de indudable relevancia¹⁴⁸. Ya que, sin él, y ante la anterior doctrina no hubiera sido posible reconocer el accidente in itinere. Esta sentencia retoma los inicios, pero sin olvidarse de los límites impuestos por la sentencia del 2002 sorteando la falta de conexión con el trabajo mediante esta nueva noción de caso fortuito para dirimir el caso como laboral.

Esta nueva línea del caso fortuito se consolida en la STS de 14 de octubre de 2014, (RJ\2014\6323), cuestión de un atraco a una trabajadora a la salida de un estanco a quien le es robada la recaudación de la caja registradora, lo cual denota el carácter laboral y no personal de la agresión.

¹⁴⁵ BALLESTER PASTOR, M., “Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 84.

¹⁴⁶ STS de 10 de febrero de 1986, (RJ\1986\732).

¹⁴⁷ STS de 4 de noviembre de 2004, (RJ\2004\6717): “que se trate de un hecho que no hubiera podido preverse o que prevista fuera inevitable”.

¹⁴⁸ BALLESTER PASTOR, M., “Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”, Albacete, Bomarzo, 2007, pág. 86.

En la misma dirección la STSJ de Cataluña de 9 de mayo de 2017, (AS\2017\1066), donde tampoco existía vínculo entre agresor y agredido se entendió accidente laboral apoyándose en la jurisprudencia anteriormente descrita. Y también la STSJ de Islas Canarias de 5 de noviembre de 2013, (AS\2014\1109), donde no se acreditó que la agresión no guarda relación alguna con el trabajo.

En definitiva, y como resumen *“deberá interpretarse como excluyente de la calificación de accidente de trabajo cuando la agresión obedezca a motivos determinados ajenos al trabajo y próximos a las circunstancias de agresor y agredido”*¹⁴⁹. Y así se entendió el atropello intencionado por motivos personales, no siendo un caso fortuito sino por motivos *“próximos a circunstancias del agresor y agredido”*¹⁵⁰.

8. CONCLUSIONES

A lo largo del presente trabajo hemos analizado a la figura del accidente de trabajo in itinere, desde el germen plantado por la Ley de Accidentes de trabajo de 1900, hasta los más recientes pronunciamientos en sede judicial, extrayendo los pilares básicos sobre los cuales se sustenta esta institución.

Esta figura nace en el seno del afán extensivo de la acción protectora de la seguridad social confiriendo un carácter laboral a una contingencia que en un sentido estricto no posee.

El ya demostrado desbordamiento del concepto de accidente de trabajo es una consecuencia directa de la distinción entre contingencias comunes y profesionales que nuestro ordenamiento ha instaurado, muy a pesar de la exposición de motivos de la Ley de Bases de la Seguridad Social¹⁵¹ donde se preveía que *“el otorgamiento de las prestaciones para hacer frente a las situaciones de necesidad creadas por aquellas se hará prescindiendo de su origen común o profesional”*. En consecuencia, la mayor protección que estas

¹⁴⁹ STS de 20 febrero de 2006, (RJ\2006\739).

¹⁵⁰ STSJ de Galicia de 14 de septiembre de 2015, (JUR\2015\231850).

¹⁵¹ Ley 193/1963, de 28 de diciembre (RCL 1963, 2467 y RCL 1964, 201), sobre Bases de la Seguridad Social

últimas confieren establece un “efecto llamada” sobre las víctimas aumentando la litigiosidad¹⁵².

Pues bien, a mi parecer equiparar la protección de las contingencias comunes a las profesionales, evidentemente por arriba, es hoy en día inasumible y un tanto quimérico en contexto socioeconómico en el que nos movemos¹⁵³. Y quizás incoherente con el actual sistema que impera en nuestro país y que diferencia la rama contributiva de la no contributiva.

Lo que hoy en día conocemos como accidente in itinere ha sido construido por los tribunales españoles a lo largo de un siglo y a raíz de un precepto legal que podríamos calificar de escueto, pues bien son catorce palabras las que han bastado para páginas y páginas de jurisprudencia y doctrina. Autores han propuesto textos alternativos lege ferenda haciendo un compendio de la doctrina comparada¹⁵⁴:

“Los que sufra el trabajador en el recorrido del trayecto directamente conectado con la actividad laboral hacia y desde el lugar de la actividad. El trayecto descrito comprenderá el realizado desde la puerta de acceso a las áreas comunes del edificio o a la vía pública, hasta las instalaciones que constituyen el local de trabajo.

También se considerará accidente de trabajo el producido:

- 1. En el recorrido del trayecto hacia y desde el lugar de actividad para confiar los hijos de los asegurados que viven bajo su custodia familiar o bien para utilizar un vehículo conjuntamente con otros trabajadores o asegurados.*
- 2. En el recorrido del trayecto entre el lugar de trabajo y el restaurante, taberna, o el lugar donde el trabajador toma habitualmente la comida, siempre que se cumplan los requisitos genéricos del desplazamiento.*
- 3. En el recorrido del trayecto entre la residencia principal, o una residencia secundaria, que presente un carácter de estabilidad, o cualquier lugar donde el*

¹⁵² BORRAJO DACRUZ, E., “El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales”, *Actualidad Laboral*, LA LEY, núm. 5, 2007, pág. 3-4.

¹⁵³ BORRAJO DACRUZ, E., “El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales”, *Actualidad Laboral*, LA LEY, núm. 5, 2007, pág. 13. En una misma línea de pensamiento considera “que el tratamiento unitario de las mismas situaciones de necesidad, sin atender a la naturaleza laboral o no de la contingencia es, hoy por hoy, una pretensión utópica”.

¹⁵⁴ SANCHEZ PEREZ, J., “El accidente de trabajo in itinere: una propuesta de cambio normativo”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 10, 2013, pág. 3-4.

trabajador vuelva de manera habitual por motivos de orden familiar y el lugar de trabajo”.

Este autor califica la redacción actual de “*telegráfica*” y ello a su juicio provoca una inseguridad jurídica que aumenta los litigios y costes a la seguridad social.

Otros consideran que no es un problema de amplitud sino de significación concreta o matizada que no ofrece ninguna garantía de previsibilidad ni homogeneidad en las resoluciones judiciales¹⁵⁵. Pero aun así aboga por una redacción más extensa para obtener un resultado más predecible en los tribunales¹⁵⁶.

Todos ellos comparan nuestra redacción normativa con equivalentes europeos, en concreto el modelo francés recogido en el Código francés de la Seguridad Social de 1985 el cual ofrece una composición más extensa.

Bajo mi punto de vista una redacción más desarrollada no es sinónimo de amplitud, sino que devendría en cortar las alas a la interpretación de la norma, pudiendo quedar desprotegidas muchas eventuales situaciones de necesidad que fueran naciendo de la evolución sociológica, solo reflexiónese sobre el concepto de domicilio y que hubiera pasado si su definición hubiese sido tasada en la norma de hace medio siglo, nos encontraríamos ante una situación en la cual hubiera sido imposible adaptarla o se tendría que haber forzado en exceso la interpretación para que fuese conforme a los cambios sociales. O el medio de transporte, quien hubiera pensado en tal época que el monopatín sería una alternativa viable. Pues de igual modo no sabemos lo que nos depara esta constante vorágine de cambios sociales cada día más resuelta. Y por ende haría devenir obsoleta la norma con demasiada celeridad.

En definitiva, me parece una ilusión querer concentrar toda una labor jurisprudencial en unos pocos párrafos detrayendo el papel de la doctrina y pretender que se adapte a la ingente casuística de la realidad social, cuando es esta última precisamente la labor encomendada a los tribunales.

¹⁵⁵ RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015, pág. 1.

¹⁵⁶ RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015, pág. 9.

BIBLIOGRAFÍA

- ALARCÓN CARACUEL, M.R., Y GONZÁLEZ ORTEGA, S., *“Compendio de seguridad social”*, Madrid, Tecnos, 1991.
- ALMANSA PASTOR, J.M., *“Derecho de la seguridad social”*, Madrid, Tecnos séptima edición, 1991.
- ÁLVAREZ ALCOLEA, M., Y DE VAL TENA, A.L., *“Manual de derecho de la protección social”*, Murcia, Laborum, 2003.
- ASENJO PINILLA, J.L., “El domicilio del trabajador en los accidentes laborales in itinere”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 7-8, 2006.
- BALLESTER PASTOR, M., *“Significado Actual del Accidente de trabajo In Itinere: Paradojas y Perspectivas”*, Albacete, Bomarzo, 2007.
- BORRAJO DACRUZ, E., “El accidente de trabajo in itinere: ampliaciones judiciales”, *Actualidad Laboral*, LA LEY, núm. 5, 2007.
- CAVAS MARTINEZ, F., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Madrid, Tecnos, 1994.
- DE VAL TENA, A.L., *“El accidente de trabajo in itinere”*, Zaragoza, Universidad de Zaragoza.
- DEL PESO Y CALVO, C., “Accidentes in itinere”, *RIBSS*, núm. 1, Madrid, 1961.
- DEL PESO Y CALVO, C., “Pasado, presente y futuro del accidente in itinere”, *RIBSS*, núm. 2, Madrid, 1968.
- GALA DURAN, C., “Accidente de trabajo durante los desplazamientos. El concepto de accidente de trabajo in itinere perspectiva legal y judicial”, *La Administración Práctica*, Aranzadi, núm. 5, 2015.
- GRIS GONZALEZ, J., “El accidente in itinere y el tribunal Supremo”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, Aranzadi, núm. 165, 2014.
- HIERRO HIERRO, F.J., “Accidente de trabajo in itinere y medio de transporte utilizado”, *Revista Española de Derecho del Trabajo*, Aranzadi, núm. 173, 2015.
- KAHALE CARRILLO, D.T., “Nuevas notas al accidente de trabajo in itinere”, *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, Iustel, 2010.
- KELSEN, H., *“Teoría pura del derecho”*. Buenos Aires, Editorial universitaria de Buenos Aires, 1934.
- MUÑOZ CAMPOS, J., “El papel de la jurisprudencia en la elaboración del Derecho del Trabajo” *REDT*, 1984.

ORDEIG FOS, J.M., *“El Sistema Español de Seguridad Social (y el de la Comunidad Europea)”*, Madrid, Editoriales de Derecho Reunidas quinta edición, 1993.

RIZZO LORENZO, G., “La elasticidad jurisprudencial de catorce palabras. Algunas consideraciones sobre el accidente in itinere”, *Revista de información Laboral*, Aranzadi, núm. 6, 2015.

SALA FRANCO, T., Y BLASCO PELLICER, A.A., *“La nueva regulación del RETA”*, AL, 49, 2004.

SANCHEZ PEREZ, J., “El accidente de trabajo in itinere: una propuesta de cambio normativo”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 10, 2013, pág. 3-4.

SÁNCHEZ PÉREZ, J., “El accidente in itinere y su análisis jurisprudencial”, *Aranzadi Social*, Aranzadi, núm. 11, 2013.

SÁNCHEZ PEREZ, J., “La reformulación del accidente de trabajo in itinere a tenor de la doctrina incluida en la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de diciembre de 2013”, *Información Laboral*, Aranzadi, núm. 3, 2014.

SÁNCHEZ-RODAS NAVARRO, C., *“El accidente in itinere”*, Granada, Comares, 1998.

SEMPERE NAVARRO, A.V., “Una reflexión crítica sobre accidente de trabajo in itinere”, *Aranzadi Social*, núm. 5, 1999.

SOTO RIOJA, S., “Las enfermedades del trabajo y su manifestación in itinere”, *Revista de Derecho Social*, Bomarzo, núm. 6, 1999.

ANEXO – JURISPRUDENCIA CONSULTADA

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL SUPREMO

STS de 1 de julio de 1954, (RJ\1954\1840).
STS de 15 de enero de 1957, (RJ\1958).
SSTS de 28 de febrero de 1958, (AR\713).
STS de 10 de febrero de 1960, (RJ\1960\196).
STS de 4 de marzo de 1960, (RJ\1077).
STS de 8 de abril de 1960, (AR\1524).
STS de 22 de enero de 1962, (RJ\1962\29).
STS de 8 de octubre de 1962, (RJ\1962\4362).
STS de 12 de diciembre de 1963, (RJ\1963\4720).
STS de 16 de junio de 1965, (RJ\1965\4274).
STS de 16 de marzo de 1966 (AR\2056).
STS de 22 de abril de 1966, (AR\2152).
STS de 26 de octubre de 1966, (RJ\1966\4684).
STS de 25 de abril de 1967, (AR\1972).
STS de 27 de junio de 1968, (RJ\1968\3888).
STS de 4 de noviembre de 1968, (RJ\1968\4712).
STS de 18 de febrero de 1969, (RJ\1969\633).
STS de 22 de marzo de 1969, (AR\1867).
STS de 9 de abril de 1969, (RJ\1969\1013).
STS de 11 de noviembre de 1969, (RJ\1969\4768).
STS de 22 de enero de 1971, (RJ\1971\350).
STS de 20 de febrero de 1971, (AR\2532).
STS de 18 de octubre de 1971, (AR\3983).
STS de 11 de noviembre de 1975, (RJ\1975\4296).
STS de 5 de noviembre de 1976, (AR\5162).
STS de 24 de enero de 1980, (RJ 1980\620).
STS de 23 de febrero de 1981, (RJ 1981\1396).
STS de 20 de abril de 1981, (RJ 1981\1761).
STS de 14 de diciembre de 1981, (RJ\1981\5081).
STS de 21 de diciembre de 1981, (RJ\1982\7877).
STS de 1 de enero de 1982, (RJ\1982\4536).

STS de 28 de abril de 1983, (RJ\1983\1888).

STS de 19 de mayo de 1983, (RJ\1983\2396).

STS de 21 de mayo de 1984, (RJ\1984\3054).

STS de 16 de octubre de 1984, (RJ\1984\5284).

STS de 16 de julio de 1985, (RJ\1985\3787).

STS de 10 de febrero de 1986, (RJ\1986\732).

STS de 15 de julio de 1986, (RJ\1986\4523).

STS de 22 de diciembre de 1987, (RJ\1987\9019).

STS de 10 de mayo de 1988, (RJ\1988\3595).

STS de 10 de marzo de 1992, (AL\861).

STS de 29 de septiembre de 1997, (RJ\1997\6851).

STS de 17 de diciembre de 1997, (RJ\1997\9484).

STS de 16 de noviembre de 1998, (RJ\1998\9825).

STS de 31 de marzo de 1999, (RJ\1999\3780).

STS de 24 de septiembre de 2001, (RJ\2002\595).

STS de 20 de junio de 2002, (RJ\2002\7490).

STS de 4 de noviembre de 2004, (RJ\2004\6717).

STS de 19 de enero de 2005, (RJ\2005\2534).

STS de 20 de septiembre de 2005, (RJ\2005\7331).

STS de 20 de febrero de 2006, (RJ\2006\739).

STS de 6 de marzo de 2007, (RJ\2007\1867).

STS de 29 de marzo de 2007, (RJ\2007\3530).

STS de 18 de septiembre de 2007, (RJ\2007\8446).

STS de 26 de febrero de 2008, (RJ\2008\3033).

STS de 13 de marzo de 2008, (RJ\2008\3040).

STS de 8 de octubre de 2009, (RJ\2009\5666).

STS de 15 de junio de 2010, (RJ\2010\7283).

STS de 24 de junio de 2010 (RJ\2010\6303)

STS de 19 de junio de 2010, (RJ\2010\4886).

STS de 22 de julio de 2010 (RJ\2010\2705).

STS de 22 de diciembre de 2010 (AS\2011\2068).

STS de 14 de marzo de 2012, (RJ\2012\4702).

STS de 15 de abril de 2013, (RJ\2013\3839).

STS de 16 de mayo de 2013, (RJ\2013\7306).

STS de 18 de junio de 2013, (RJ\2013\6099).
STS de 16 de septiembre de 2013, (RJ\2013\7306).
STS de 8 de octubre de 2013, (PROV\2014\16016).
STS de 14 de octubre de 2014, (RJ\2014\6323).
STS de 24 de febrero de 2014 (RJ\2014\2771).
STS de 25 de mayo de 2015, (RJ\2015\3131).
STS de 14 de febrero de 2017, (RJ\2017\1116).

SENTENCIAS DE LOS TRIBUNALES SUPERIORES DE JUSTICIA

STSJ Andalucía de 18 de marzo de 1993, (RJ\1993\1334).
STSJ de Navarra de 17 de noviembre de 1993, (AS\1993\4557).
STSJ de Cantabria de 19 de julio de 2001, (AS\2001\3053).
STSJ de Comunidad Valenciana de 11 de febrero de 2003, (AS\2003\2909).
STSJ de Islas Canarias de 18 de enero de 2013, (JUR\2013\163847).
STSJ de Extremadura de 29 de enero de 2013, (JUR\2013\57955).
STSJ de Murcia de 22 de abril de 2013, (JUR\2013\197898).
STSJ de Cataluña de 12 de junio de 2014, (AS\2014\1862).
STSJ de Cataluña de 17 de junio de 2014, (JUR\2014\224498).
STSJ de Islas Canarias de 18 de junio de 2014, (JUR\2015\12573).
STSJ de Galicia de 17 de julio de 2014, (JUR\2014\212058).
STSJ de Madrid de 8 de enero de 2015, (JUR\2015\41211).
STSJ de País Vasco de 10 de febrero de 2015, (JUR\2015\98181).
STSJ de Comunidad Valenciana de 6 de mayo de 2015, (JUR\2015\165967).
STSJ de Galicia de 14 de julio de 2015, (JUR\2015\197517).
STSJ de Andalucía de 16 de julio de 2015, (JUR\2015\221636).
STSJ de Galicia de 14 de septiembre de 2015, (JUR\2015\231850).
STSJ de País Vasco de 15 de septiembre de 2015, (AS\2015\2021).
STSJ de País Vasco de 15 de septiembre de 2015, (JUR\2015\265259).
STSJ de Castilla y León de 1 de octubre de 2015, (JUR\2015\241311).
STSJ de Cantabria de 9 de febrero de 2016, (JUR\2016\47270).
STSJ de Madrid de 4 de marzo de 2016, (JUR\2016\96737).
STSJ de Andalucía de 22 de febrero de 2017, (AS\2017\393).
STSJ de Andalucía de 4 de mayo de 2017, (JUR\2017\218297).
STSJ de Cataluña de 9 de mayo de 2017, (AS\2017\1066).
STSJ de Islas Canarias de 10 de abril de 2017, (AS\2017\1205).

STSJ de Cataluña de 11 de abril de 2017, (JUR\2017\141600).

STSJ de Aragon de 27 de noviembre de 2018, (JUR\2018\14586).

SENTENCIAS DEL TRIBUNAL CENTRAL DE TRABAJO

STCT de 15 de enero de 1973, (AR\104).

STCT de 26 de mayo de 1978, (AR\3184).

STCT de 6 de junio de 1986, (AR\4124).

STCT de 23 de diciembre de 1986, (RTCT\14487).

STCT de 3 de febrero de 1988, (RTCT\1611).